6/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster



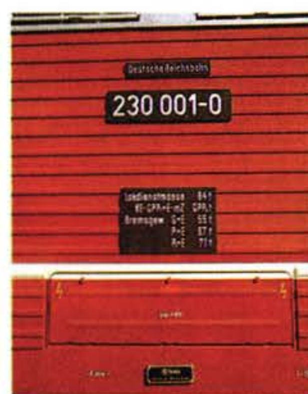




Rund um die Neue

Im Heft 1/88 berichtete „me" ausführlich über die neue Zweisystemlokomotive der Baureihe 230. Seit Anfang März ist die erste Maschine im Bahnbetriebswerk Dresden zur Betriebserprobung beheimatet, wo auch die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos entstanden. Diese moderne Ellok, hergestellt von Škoda in Plzeň, wird künftig im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bad Schandau und Děčin anzutreffen sein.











modell eisenbahner

inhalt

6/88

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Auf den nichtelektrifizierten Hauptstrecken der Deutschen Reichsbahn bilden sie nach wie vor das Rückgrat des Reise- und Güterverkehrs: die Lokomotiven der Baureihe 132. Diese Aufnahme zeigt einen Personenzug während der Fahrt nach Gerstungen im Jahre 1985. Im Hintergrund das Wahrzeichen dieses Landstrichs – die Wartburg. Die 1962 eröffnete Strecke Eisenach–Gerstungen machte hier den „Privilegierten Durchgangsverkehr" im grenznahen Bereich der beiden deutschen Staaten entbehrlich. Genaueres darüber lesen Sie bitte im zweiten Teil unserer gleichlautenden Beitragsfolge auf den Seiten 8 bis 11 dieser Ausgabe.
Foto: R. Heym, Suhl

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z2 bis 5

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 5. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 6. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 7/88: 7. 7. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Polnische Modelleisenbahnfreunde in Magdeburg

Auf Einladung des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg weilte vom 17. bis 19. Mai 1988 eine Delegation des Krakówer Modelleisenbahn-Verbandes unter Leitung ihres Vorsitzenden, Andreysz Maj, in der Elbestadt. Während dieses Treffens wurden Grundlagen zur Aufnahme dauerhafter Beziehungen zwischen beiden Bezirksverbänden geschaffen. Beide Organisationen werden künftig eng zusammenarbeiten. Der vom Bezirksvorstand Magdeburg des DMV vorgelegte Vertragsentwurf wurde von beiden Organisationen gebilligt und wird bei einem im Oktober 1988 vorgesehenen Gegenbesuch in Kraków unterzeichnet. Der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, erläuterte den polnischen Modelleisenbahnern die Organisation und Arbeitsweise des DMV. Zu einem guten Zusammenwirken mit allen organisierten Modelleisenbahnern in der Volksrepublik Polen – so der Redner – würde auch der bevorstehende Internationale Modellbahnwettbewerb in Warschau beitragen. Die Krakówer Modelleisenbahner hatten außerdem Gelegenheit, die Arbeitsgemeinschaften 7/36 Straßenbahn Magdeburg und 7/1 Wernigerode kennenzulernen. Exkursionen führten auf einen Betriebshof der Magdeburger Verkehrsbetriebe und zum Bw Wernigerode Westerntor.
Mit vielen interessanten und gleichermaßen neuen Eindrükken kehrten die Gäste nach Kraków zurück.

J. Heine, Vorsitzender des BV Magdeburg

Für eine gute Sache auf dem Alex



Liebe Leser!

Bald ist es wieder soweit! Am 26. August 1988 wird der diesjährige Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz stattfinden. Natürlich ist auch der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, darunter neben unserer Redaktion, die „Fahrt frei" und „Der DEUTSCHE STRASSENVERKEHR", wieder dabei.
Poster, Bücher, Modelleisenbahnerzeugnisse, Eisenbahnbildserien und Souvenirs werden wir für einen guten Zweck, für Solidaritätsspenden, anbieten.
Freilich brauchen wir wiederum Ihre Hilfe. Arbeitsgemeinschaften, Bezirksvorstände und Leser bitten wir sehr herzlich, uns bei der Vorbereitung des Solibasars mit Spenden zu helfen. Einige taten das bereits, so die Bezirksvorstände Schwerin und Halle. Arbeitsgemeinschaften haben uns ihre Hilfe bereits zugesagt, unter anderem die AG 1/13 „Weinbergsweg", die AG 1/110 Dresden und die AG 4/19 Greiz. Einsendeschluß für die Solispenden ist der 19. August 1988. Bitte unterstützen sie uns auch diesmal.

Ihre Redaktion „modelleisenbahner"

Auch in Potsdam gefragt

Was in anderen Großstädten unseres Landes schon lange Tradition ist, fehlte in Potsdam seit vielen Jahren gänzlich: Modelleisenbahn-Ausstellungen. Die Mitglieder der DMV-Arbeitsgemeinschaften 1/31 Dallgow, 1/32 und 1/69 Potsdam, 1/56 Teltow und 1/57 Töplitz erkannten diesen unbefriedigenden Zustand. Im vergangenen Jahr beschlossen sie, künftig nicht nur enger zusammenzuarbeiten, sondern auch gemeinsame Veranstaltungen für die Öffentlichkeit zu organisieren. Vom 31. März bis 3. April 1988 fand nun die erste öffentliche Modelleisenbahn-Ausstellung statt. Akteure waren neben den genannten Arbeitsgemeinschaften des DMV die Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahnmilitärischer Modellbau" des Truppenteils „Otto Schliwinski" der NVA Potsdam. Gezeigt wurden u. a. Gemeinschafts- und Heimanlagen in den Nenngrößen H0, $H0_e$, TT und N. In mehreren Vitrinen konnten selbstgebaute Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge bewundert werden. Zuspruch fanden außerdem eine Rangieranlage der Nenngröße TT, ausgestellt vom Haus der Jungen Pioniere „Erich Weinert" Potsdam, sowie das Schnittmodell einer Industrielokomotive der AG 1/32 Potsdam. Dokumentationen zur Geschichte der ehemaligen Nebenbahn Oranienburg–Nauen–Wildpark–Beelitz–Treuenbrietzen–Jüterbog sowie über die Entwicklung der Speichertriebwagen zeigten, daß sich die DMV-Arbeitsgemeinschaften in und um Potsdam ebenfalls mit der Eisenbahngeschichte befassen.
Rund 3 900 Besucher kamen zu dieser Ausstellung. Die Veranstalter waren sich einig: Diese Ausstellung darf keine Einmaligkeit bleiben, sondern war ein erfolgversprechender Anfang.
Auch im September 1988 werden viele Freunde während einer Modelleisenbahn-Ausstellung auf der Potsdamer Freundschaftsinsel anläßlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam" dabeisein.

H. Marx, Vorsitzender der AG 1/32, Potsdam

Nachruf

Wir haben Abschied genommen von einem guten Freund und engagierten Kollegen. Am 15. März 1988 verstarb viel zu früh nach schwerer Krankheit im Alter von 53 Jahren

Karl-Heinz Hofmann

Mit Karl-Heinz Hofmann haben wir einen bescheidenen, hilfsbereiten und für seine Umwelt engagierten Menschen verloren. Sein Wirken als Konstrukteur im VEB Plasticart, Werk 5 Zwickau, wird uns durch seine dort konstruierten Modellfahrzeuge unvergeßlich bleiben.
Auch in früheren Jahren widmete er sich dieser schönen Aufgabe. Erinnert sei an die von ihm für die ehemalige Firma Ehlke in Dresden entwickelten Güterwagen mit durchbrochenen Fahrgestellrahmen. Mehrfach wurde Karl-Heinz Hofmann für seine Leistungen als Aktivist der sozialistischen Arbeit und mit Auszeichnungen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR geehrt.
Karl-Heinz Hofmann lebte für die Modelleisenbahn.
Wir ehren ihn, indem wir ihn nicht vergessen.

VEB Plasticart Annaberg-Buchholz – Werk 5 Zwickau
Technische Kommission beim Präsidium
des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Jahresberatung in Zingst

Am 26. und 27. März 1988 lud der Bezirksvorstand Greifswald des DMV seine Funktionäre zu einer Jahresberatung nach Zingst ein. Der Vorsitzende des Bezirksvorstandes, Werner Lexow, und der Sekretär, Gerd Hedderich, zogen Bilanz über die geleistete Arbeit, die sich sehen lassen kann. Beeindruckend war der Bericht des Vorsitzenden der Kommission für Wettbewerbe, Jürgen Engwicht. 2 677 VMI-Stunden, Solidaritätsspenden in Höhe von 1 000 Mark gehörten ebenso zur 87er Bilanz wie 71 Ausstellungstage und fünf Exkursionstage pro Mitglied. Die Freunde Horst Thiele, Walter Bauchspieß und Ulrich Schulz berichteten anschaulich über das Erreichte in den Bereichen Jugendarbeit, Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahntechnik. Dazu gehörte aber auch Kritik über bestehende Unzulänglichkeiten und Möglichkeiten, sie künftig auszuschließen.
1988 stehen neue Aufgaben bevor, so die Würdigung des 100jährigen Bestehens der Strecke Velgast–Barth, wiederum Modelleisenbahn-Ausstellungen, das Spezialistenlager Junger Eisenbahner in Prerow und der Ausbau des Traditionsbetriebes auf der Strecke Putbus–Göhren.
Der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, erläuterte aktuelle Aufgaben innerhalb des Verbandes. Dazu gehörten Gedanken über die künftige Führung des Wettbewerbs, die internationale Arbeit, Sonderfahrten und die Schülerarbeit. Er sagte unter anderem: „Das Ziel unserer Bemühungen besteht innerverbandlich vor allem darin, den Aufwand an schriftlichen Arbeiten wesentlich zu reduzieren – wir brauchen mehr Zeit für die aktive Freizeitgestaltung."
Während eines durch den Chefredakteur des „me", Wolf-Dietger Machel, geleiteten Leserforums ging es auch darum, wie der „me" mit konkreten Beiträgen durch die DMV-Mitglieder noch abwechslungsreicher gestaltet werden kann. Die Zeitschrift – so wurde festgestellt – habe eine sehr umfangreiche Themenpalette zu berücksichtigen, und jeder Leser möchte möglichst in jeder Ausgabe etwas für ihn Interessantes finden. Und das Ergebnis dieses Gesprächs: Verständnis für die Probleme der Redaktion und das Engagement der Autoren werden zu einer noch besseren Synthese bei der Gestaltung des „me" führen.
Alles in allem: Die Jahresberatung bildet eine gute Ausgangsbasis für die weitere Arbeit aller im Bezirksvorstand Greifswald organisierten Freunde.

me

Holger Neumann (DMV) und
Henry Burde (DMV), Halle-Neustadt

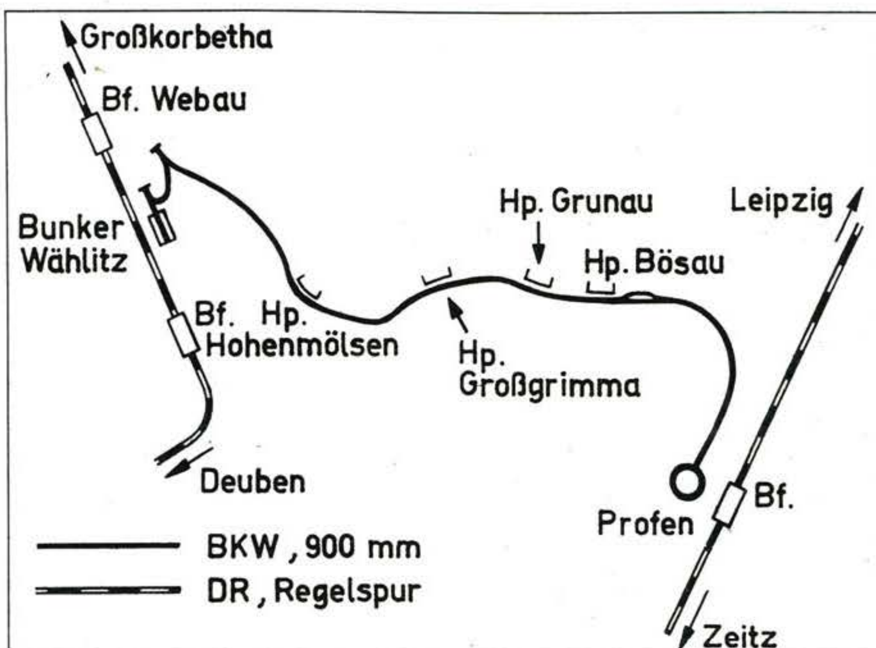
Schmalspurige Werkbahn wurde stillgelegt

Am 18. Dezember 1987 stellte das VEB Braunkohlenwerk (BKW) „Erich Weinert" Deuben den werkeigenen Personenverkehr zwischen der Kreisstadt Hohenmölsen und dem Betriebsteil Profen ein. Dieser etwa 10 km lange Abschnitt war Bestandteil der 900-mm-spurigen und mit 1 200-V-Gleichspannung elektrifizierten Verbindung Profen–Brikettfabrik Wählitz. Sie war die einzige Strecke, die von der Umspurung des Werkbahnnetzes auf Regelspur im Jahre 1976 verschont blieb. Der Tagebaufortschritt erforderte Ende 1987 eine Neutrassierung, die jedoch regelspurig ausgeführt wurde. Da die neue Trasse wesentlich länger ist, wird der Berufsverkehr nunmehr mit Bussen abgewikkelt. Am 18. Dezember 1987 beförderte die Lok 4-627 den letzten Personenzug. Die gleiche Maschine fuhr dann in den frühen Morgenstunden des 22. Dezember 1987 auch den letzten Kohlezug zur Brikettfabrik Wählitz. Damit wurde die Schmalspurbahn stillgelegt, und die regelspurige Werkbahn nahm den Betrieb auf. Eine geplante provisorische und vorübergehende Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Januar 1988 kam nicht mehr zustande.

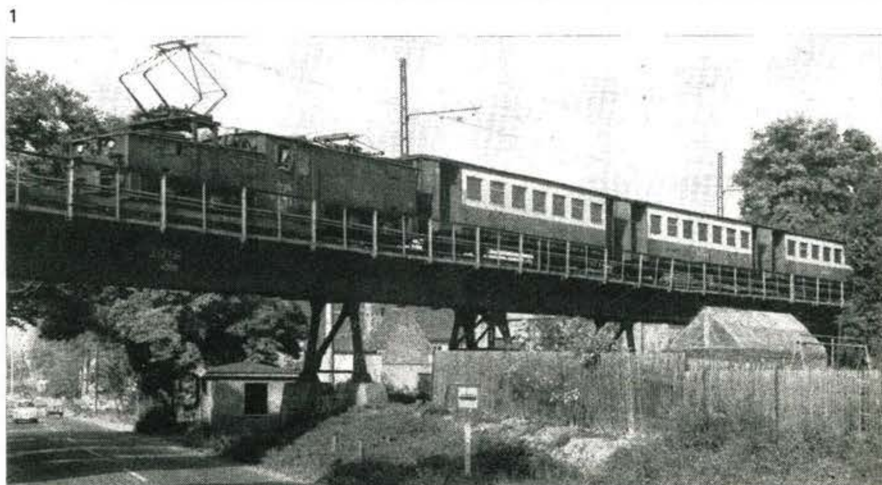
Die Personenwagen wurden 1959 vom VEB Waggonbau Altenburg gebaut. Sie waren vierachsig, elektrisch beheizbar, hatten eine Länge über Puffer von 13,5 m und eine grün-weiße Farbgebung. Ein Personenzug bestand zuletzt aus fünf derartigen Wagen. Jeweils montags bis freitags vor und nach der Frühschicht gab es je eine Fahrt von Profen nach Hohenmölsen und zurück. Auf der Strecke wurden noch die Haltepunkte Bösau, Grunau und Großgrimma bedient. Da am Haltepunkt Hohenmölsen keine Umsetzmöglichkeit bestand und ein besetzter Wagenzug nicht geschoben werden durfte, verkehrte früh die Hinfahrt und nachmittags die Rückfahrt als Leerzug.

In früheren Jahren bestand der Personenverkehr noch bis zum Rückstoß (Spitzkehre) Webau mit einem weiteren Haltepunkt in der Nähe der Ortschaft Wählitz.

Zuletzt waren auf der Strecke vier Elloks einer aus der Bauart EL 3 (Hersteller LEW Hennigsdorf) abgeleiteten Sonderbauform im Einsatz. Für die großen Zuglasten vor der Umspurung des Grubenbahnnetzes 1976 wurden jeweils zwei Lokomotiven in Doppeltraktion verbunden, wobei die einander zugekehrten Lokhälften über einen kastenförmigen Aufbau zur Unterbringung zusätzlicher Aggregate verfügten.



1

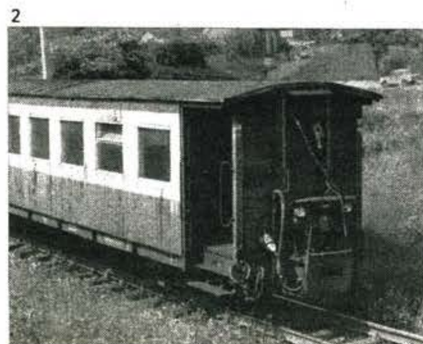


1 Nur selten konnte dieses Motiv unmittelbar hinter dem Haltepunkt Hohenmölsen auf dem Film festgehalten werden. Dieser westlich vom Haltepunkt gelegene Streckenabschnitt wurde nämlich nur von den Kohlezügen zur Brikettfabrik Wählitz planmäßig befahren.

2 Einer der vom VEB Waggonbau Altenburg 1959 gebauten Personenwagen. An den Zugenden besaßen die Fahrzeuge stirnseitig zusätzlich Klingel- und Beleuchtungsanlagen für geschobene Zugfahrten. Diese allerdings waren mit besetzten Wagen verboten.

Fotos: H. Neumann, Halle-Neustadt

2



Auf der nach der Netzumspurung verbliebenen Strecke Profen–Wählitz hielten vier Einzellokomotiven dieser Bauart den Betrieb aufrecht. Stammlokomotive des Personenzuges war die 4-741 (LEW/1961/Fabrik-Nr. 9024 [ausgeliefert]/9019 [zuletzt angeschrieben]). Den Kohletransport übernahmen die Elloks 4-625, 4-626 und 4-627 (LEW/1961/Fabrik-Nummern 9008 bis 9010), wobei stets in Richtung Rückstoß Webau geschoben wurde. Bei dieser Richtung befand sich außerdem das „stumpfe" Ende der Lok am Zug. Für Rangierarbeiten und Arbeitszüge (so auch für den Streckenabbau) war noch eine dreiachsige Diesellok des Typs V 10 C vorhanden (VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg/1963/Fabrik-Nr. 250328).

Allen Angehörigen der Werkbahn sei an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit mit verschiedenen Arbeitsgemeinschaften des DMV gedankt.

Achim Rickelt (DMV), Barth

100 Jahre Nebenbahn Velgast–Barth

Am 1. Juli 1988 begeht eine Eisenbahn ihren 100. Geburtstag. Es handelt sich dabei um die Strecke Velgast–Barth. Sie gehört zu jenen Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn, die nicht nur die Stadt Barth erschließt, sondern auch den Anschluß an zahlreiche Ostseebäder vermittelt. Die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Eisenbahn ist heute unumstritten und ihre Perspektive gesichert. Aus Anlaß des Jubiläums sind in Barth einige Veranstaltungen geplant, über die genauere Informationen den Heften 5 und 6/88 auf den Seiten 28 bzw. 34 zu entnehmen sind.

Wie kam es zum Bahnbau?

Am 1. November 1863 erhielt die alte und traditionsreiche Hafenstadt Stralsund Eisenbahnanschluß. Damit war ein Teil des damals überwiegend landwirtschaftlich genutzten Nordens mit der großen Welt verbunden.
Nachdem ab dem 1. Juli 1883 auch auf Rügen eine Eisenbahn fuhr, sollten endlich die beiden großen Hafenstädte Stralsund und Rostock durch einen direkten Schienenstrang erreichbar werden. Für die Streckenführung zwischen Stralsund und Ribnitz gab es drei Vorschläge:
Stralsund–Barth–Damgarten–Ribnitz,
Stralsund–Starkow–Damgarten–Ribnitz und
Stralsund–Richtenberg bzw. Franzburg–Damgarten–Ribnitz.
Die Würfel fielen dann zugunsten der Verbindung über Barth, obwohl die über Starkow kürzer ist. Für Barth sprach der Hafen, in dem damals noch beachtliche Leistungen vollbracht wurden. Hinzu kamen mehrere Reedereien sowie einige Schiffswerften. Und schließlich erhoffte man im landwirtschaftlich genutzten Gebiet durch den Bahnbau auch einen wirtschaftlicheren und schnellen Transport der Feldfrüchte. Als dann die Vermessungsarbeiten auf der Strecke Stralsund–Barth–Damgarten aufgenommen waren, entschloß man sich plötzlich, die künftige Eisenbahn doch über Starkow zu bauen. Barth erhielt von Velgast aus durch eine Zweigbahn Anschluß an die Verbindung Stralsund–Rostock. Die Strecken Stralsund–Velgast–Ribnitz und Velgast–Barth wurden am 1. Juli 1888 eröffnet. Am 1. Juni 1889 folgte der Abschnitt Ribnitz–Rostock. Die Gesamtstrecke Stralsund–Rostock ist 72,3 km und die von Velgast nach Barth 11,4 km lang. Die Bahn von Stralsund nach Damgarten und die Zweigstrecke Velgast–Barth gehörten der preußischen Staatsbahn und wurden von der KPEV-Direktion Stettin (heute Szczecin/VRP) betrieben.

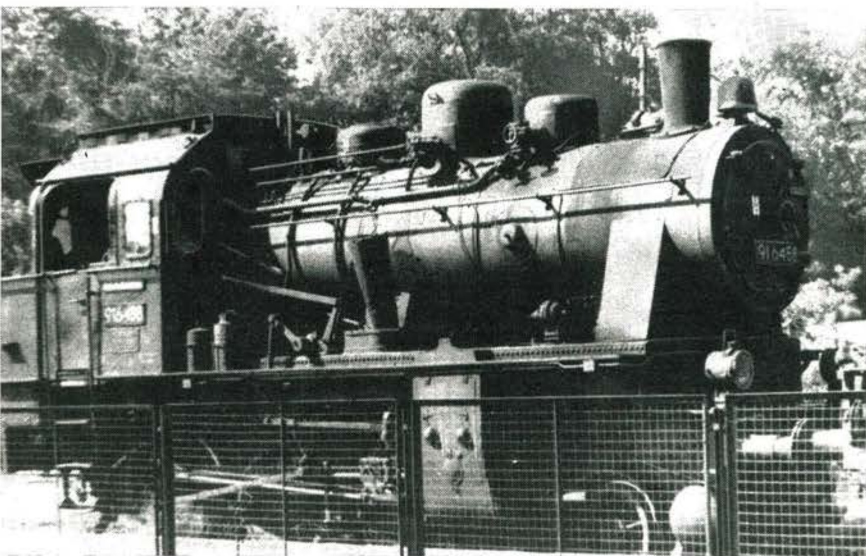
Streckenergänzungen

Die 1892 in Barth eröffnete Zuckerfabrik erhielt zwar zusammen mit dem Hafen ein Anschlußgleis, doch der zunehmende Transport landwirtschaftlicher Güter nach Barth bereitete immer größere Schwierigkeiten. Gefördert durch das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892, kam der Bau eines meterspurigen Kleinbahnnetzes zwischen Damgarten, Barth und Stralsund zustande. Die Streckenführung entsprach etwa dem ursprünglichen Projekt Stralsund–Barth–Damgarten. Die dann 1895 eröffneten Franzburger Kreisbahnen (F.K.B.) benutzten an der Ausfahrt nach Stralsund das regelspurige Anschlußgleis zum Hafen mit einer dritten Schiene. Gleiches galt auch für den Hafen und die Zuckerfabrik.
Um die Jahrhundertwende wurde eine Fährverbindung von Barth nach Malmö vorgeschlagen. Nach Diskussionen im Reichstag entschied man sich für die 1909 eröffnete Trajektlinie Saßnitz–Trelleborg. Über die Fährverbindung Barth–Malmö existierten bereits detaillierte Pläne. Die Fähranlagen sollten am Barther Bodden entstehen. Zum Schutz vor Unwetter sollten die Schiffe einen Durchstich mit Schleusentore bei Zingst passieren. In diesem Zusammenhang war eine neue und in Grimmen von der Nordbahn Berlin–Neustrelitz–Neubrandenburg–Stralsund abzweigende Fernbahn geplant. Nie konnten diese Projekte verwirklicht werden. Dafür wurde aber im Jahre 1910 die Nebenbahn Velgast–Barth bis Prerow verlängert, um die Badeorte Zingst und Prerow zu erschließen. Zum Überqueren der Boddenkette mußten hier recht große Brücken gebaut werden. In den 30er Jahren entstand im Rahmen der faschistischen Aufrüstung eine Munitionsfabrik unter dem Tarnnamen „Pommersche Industriewerke" (PIW). Sie erhielt vom Bahnhof Tannenheim ein eigenes Anschlußgleis. Von Barth aus richtete man dann einen nichtöffentlichen Werkpersonenverkehr zum Arbeitsbeginn und zum Feier-

1



2



1 Mitte der 50er Jahre rangierten in Barth auch Lokomotiven der Baureihe 89. Hier die 89 6131, die ursprünglich zum Bestand der früheren Kleinbahn Schönermark–Damme gehörte. Die Aufnahme entstand im Mai 1958. Nähere Angaben über die rechte im Bild zu sehende Lokomotive sind nicht bekannt; links der damalige Fäkalienwagen des Bw Barth.

2 Wesentlich länger im Einsatz waren in und um Barth ehemalige ELNA-Lokomotiven. Hier die 91 6488 (ex Pyritzer Kreisbahn) um 1967 in Barth.

3 Und so präsentiert sich die einhundertjährige Strecke Velgast–Barth heute: Moderne Diesellokomotiven und D-Züge gehören zum täglichen Bild.

Fotos: F. Voß, Born (1 und 3); Sammlung AG 5/24 des DMV, Repro Verfasser (2)

che Beförderungsaufgaben zu übernehmen, richtete man Dampferlinien von Barth nach Prerow ein. Im Interesse eines reibungslosen Anschlusses verkehrten deshalb die Schnellzüge über das Hafenanschlußgleis direkt bis zum Hafen!

Fahrzeugeinsatz

Ursprünglich fuhren auf der Strecke Velgast–Barth vermutlich Lokomotiven der preußischen Gattung T3. In den 30er Jahren kamen neubeschaffte Lokomotiven der Baureihe 64 zum Einsatz. Ebenfalls anzutreffen waren in jener Zeit Lokomotiven der Baureihe 57. Während des zweiten Weltkriegs kamen zahlreiche Lokomotivbaureihen nach handelte es sich um eine Lokomotive der preußischen Gattung T 9^3, die im ersten Weltkrieg von den Westmächten erbeutet worden war und im zweiten Weltkrieg nach Deutschland zurückkehrte. Diese Maschine wurde bis zum April 1956 in den Akten des Bw Barth geführt. Um 1960 gelangten erstmals Lokomotiven der Baureihe 38^{10-40} nach Barth. 1961 waren in Barth vier Lokomotiven der Baureihe 38, zwei der Baureihe 78, acht Lokomotiven der Baureihe 91^{62} und 91^{64} (ex ELNA) sowie zwei Lokomotiven der Baureihe 93^{0-4} stationiert.

Bereits zwei Jahre später hatte man die Lokomotiven der Baureihe 93^{0-4} und 1964 die Lokomotiven der Baureihe 78 aus Barth abgezogen. Die 38er und 91er standen danach noch bis 1969 bzw. 1970 im Dienst.

3



abend ein. Dafür bekam der Bahnhof Tannenheim einen separaten Bahnsteig. Ebenso wurde 1935 ein Militärflugplatz in Betrieb genommen. Auch er mußte mit einem Anschlußgleis an das Streckennetz angeschlossen werden. 1943 richteten die Faschisten auf dem Gelände des Flugplatzes ein Konzentrationslager ein. In den Flugzeughallen mußten Häftlinge Flugzeugteile für Heinkel-Flugzeuge herstellen. Die Bahnanlagen überlebten den Krieg im wesentlichen ohne Beschädigungen. Auf der Strecke und auf den Bahnhöfen Barth und Velgast wurden jedoch einige Züge durch Tieffliegerbeschuß beschädigt.

Das neue Zeitalter

Nach dem zweiten Weltkrieg fiel die Strecke Barth–Prerow unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. In den 60er Jahren wurde der Abschnitt Barth–Bresewitz wieder aufgebaut. Er wird seitdem als Anschlußbahn im Güterverkehr genutzt.

Das Aufblühen des Ferienverkehrs führte zu Beginn der 50er Jahre dazu, daß erstmals Schnellzüge in Barth endeten und begannen. Seitdem fahren in den Sommermonaten Schnellzüge aus dem Süden der DDR nach Barth und zurück. Im Jahresfahrplan 1987/88 fuhr das Schnellzugpaar D 610/D 717 auch im Winterfahrplan. Da der Kraftverkehr damals noch nicht in der Lage war, umfangrei-

Barth und gaben hier Gastrollen, unter ihnen Lokomotiven der Baureihen 50 und 52.

Auch nach dem zweiten Weltkrieg bestand der Lokomotivpark zunächst aus Fahrzeugen unterschiedlichster Bauart. Das damalige Bw Barth beheimatete ab 1949 außerdem die Schmalspurlokomotiven und -triebwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen. Hinzu kamen die Lokomotiven der regelspurigen ehemaligen Franzburger Südbahn Velgast–Tribsees bzw. Neu Seehagen–Franzburg. 1952 setzte sich der Triebfahrzeugpark aus drei Maschinen der Baureihe 56^{20-29}, zwei der Baureihe 89 (ex. pr. T 3), einer Lokomotive der Baureihe 91^{3-18}, vier Maschinen der Baureihen 91^{62} und 91^{64} (ex ELNA) und eine Lokomotive der Baureihe 92^{64} (ex ELNA) zusammen. Bis 1952 gehörte die Lokomotive 92 3333 zum Bestand des Bw Barth. Auf der Strecke Barth–Velgast verkehrten nur die Lokomotiven der Baureihen 56^{20-29} und 93^{0-4} sowie die Lokomotive 91 6488. Letztere rangierte meist im Bahnhof Barth oder zog einen Personenzug auf der Strecke Barth–Velgast. 1954 waren im Bw Barth kurzzeitig die Lokomotiven 89 6002 (ex Greifenhagener Kreisbahn) und 98 6002 (ex Franzburger Südbahn) stationiert. Beide Maschinen gehörten in der Regel zum Lokbahnhof Wolgast des Bw Stralsund und fuhren auf der Nebenbahn Wolgast Hafen–Kröslin.

1955 kam die 91 9394 nach Barth. Vermutlich

Im September 1967 kam als Einzelgänger die 94 579 zum Bw Barth. 1968 wurde das Bw Barth in eine Einsatzstelle des Bw Stralsund umgewandelt. Sie setzte um 1971 die ersten Lokomotiven der Baureihe 110 ein. 1971 gehörten zur Einsatzstelle Barth folgende Dampflokomotiven:

41 1070, 41 1125, 41 1128, 41 1147, 41 1157, 41 1287, 52 1609 und 52 4908.

Bis Ende der 70er Jahre kamen auch Lokomotiven der Baureihe 03.0 regelmäßig nach Barth. Seitdem wird der gesamte Zugbetrieb mit Lokomotiven der Baureihe 110 und 112 bewältigt. In Barth rangiert eine Lokomotive der Baureihe 106. Die Schnellzüge werden jetzt mit der Baureihe 132 befördert. Einmal am Tag kommt heute ein LVT der Strecke Velgast–Tribsees zum Tanken nach Barth. Bis Mitte der 70er Jahre handelte es sich um Triebwagen der Baureihe 185.

Nach der Einstellung des Dampfbetriebs im Bw Stralsund wurden die dort beheimateten Lokomotiven 03 0019, 03 0020, 03 0059, 03 0077 und 03 0085 in Barth abgestellt. Bis zum Frühjahr 1985 waren sie verschwunden; als letzte wurde die Lokomotive 03 0020 abgeschleppt.

Seit 1985 ist im Barther Lokschuppen der vierachsige Museumseiltriebwagen 185 254 (ex VT 137 099) abgestellt.

Uwe Miethe (DMV), Nienburg (Saale)
und Eberhard Wiedemann (DMV),
Annaberg-Buchholz

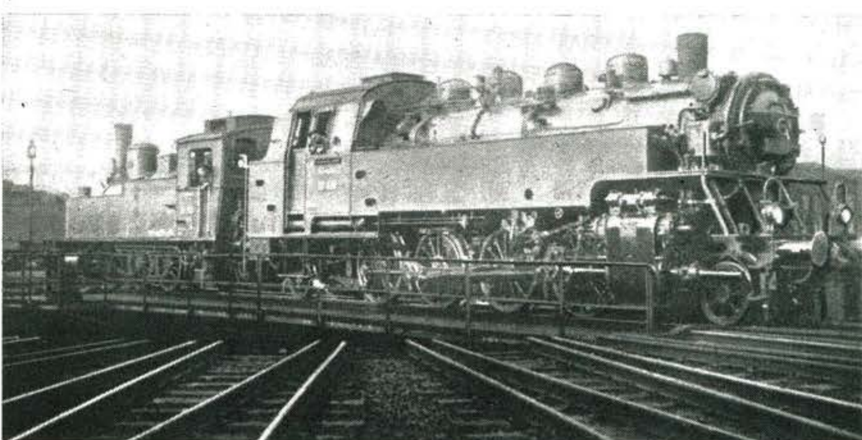
60 Jahre Baureihe 86

Am 12. Juni 1988 sind genau 60 Jahre vergangen, als mit der Fabriknummer 2356 die Lokomotive 86 001 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe die erste Zweizylinder-Heißdampf-Einheitslokomotive der Baureihe 86 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ausgeliefert wurde.
Grund genug, diesen Lokomotiven einige Zeilen zu widmen.
Das Ziel dieses Beitrages besteht darin, nicht zum wiederholten Male der Geschichte der Einheitslokomotiven nachzugehen, sondern einfach einige Erinnerungen an den Einsatz dieser Lokomotiven wachzuhalten.

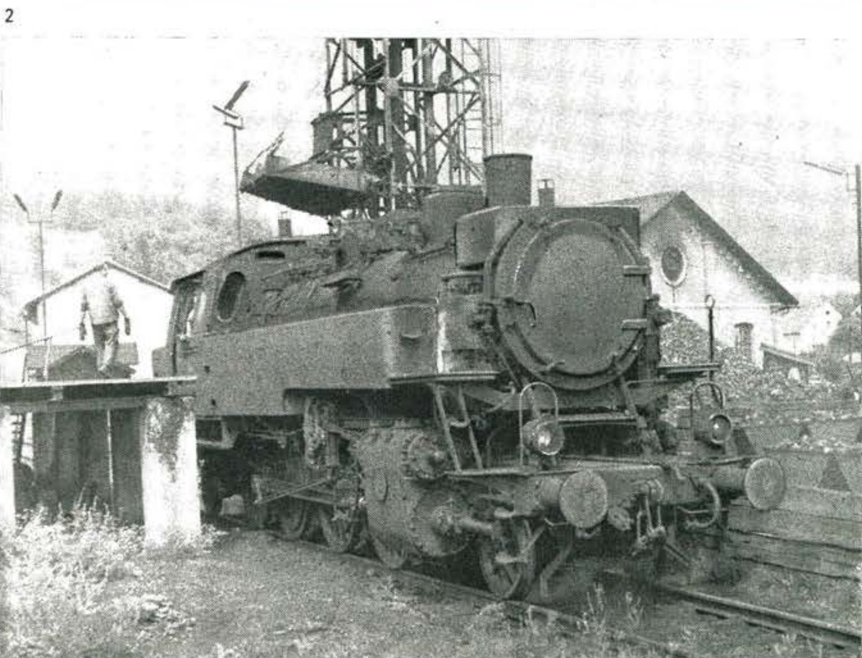
Überall im Einsatz gewesen

Die Lokomotiven der Baureihe 86 zählten aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, der Betriebssicherheit und ihrer Leistung zu den beliebtesten im Lokomotivpark der Deutschen Reichsbahn. Eine meist gute Dampfentwicklung und ein schnelles Beschleunigungsvermögen machten sie beim Lokpersonal ebenso beliebt wie bei den Schlossern in der Werkstatt, die sie wegen ihrer leichten Unterhaltung (Ausbau von Achsen – Kuppelstangen, leichte Zugänglichkeit der Armaturen) zu schätzen wußten.
Schwierigkeiten bereiteten nur die lauftechnisch unbefriedigenden Bisselachsen. Besonders bei der Rückwärtsfahrt auf den krümmungsreichen Strecken des Erzgebirges neigte das führende Bisselgestell zum Pendeln im Gleis.
Der überwiegende Teil der insgesamt 776 Lokomotiven der Baureihe 86 – rund 500 Stück – hatte aber das zweichachsige Laufdrehgestell der Bauart Krauss-Helmholtz erhalten. Bei diesen Maschinen wurde während der Kurvenfahrten jeweils der erste und vierte Kuppelradsatz – beide waren seitlich verschiebbar gelagert und mit dem Laufradsatz durch eine Deichsel verbunden – mit angelenkt. Das Krauss-Helmholtz-Laufdrehgestell hat sich im Betriebseinsatz sehr gut bewährt; lauftechnische Schwierigkeiten wie mit der Bisselachse traten hier also nicht auf. Dadurch konnte die Höchstgeschwindigkeit dieser Maschinen auf 80 km/h festgelegt werden (ansonsten 70 km/h).
Vom Erzgebirge bis zur Insel Usedom, in Thüringen und Mecklenburg – überall auf den Strecken der DR konnte man der 86er begegnen, und überall bestachen sie durch ihre vielseitige Verwendbarkeit.
Außer vor Güterzügen waren sie auch im Personenzug- und sogar im Schnellzugdienst eingesetzt. In den 70er Jahren beispielsweise zogen Lokomotiven des Bw Aue den Flügelzug des Schnellzugpaares D 2141/2142 (Bad Brambach–Berlin Ostbahnhof) auf der Relation Annaberg-Buchholz Süd–Aue–Zwickau bis Werdau. Als einmal keine 86er zur Verfügung stand, wurde das Zugpaar sogar von den damals in Aue gerade neu eingetroffenen Neubaulokomotiven der Baureihe 83 befördert. Stellvertretend für die vielen von den 86ern beförderten Personenzüge seien hier die von den „Buchholzern" bespannten Personenzüge nach Karl-Marx-Stadt, Zwickau–Werdau genannt. Während des zweiten Weltkriegs fuhren die 86er auch auf der Strecke Buchholz–Bärenstein–Weipert (heute Vejprty/ČSSR)–Komotau (heute Chomutov/ČSSR), nach 1945 dann nur noch bis Bärenstein.
Die unter Eisenbahnfreunden wohl bekanntesten Vertreter dieser Baureihe waren die „Insel-86er" vom Bw Heringsdorf. Grund dafür waren Witte-Windleitbleche, mit denen man diese Maschinen wegen des auf der Insel fast ständig wehenden Seitenwindes ausgerüstet hatte. Das war für diese Baureihe einmalig. Die Windleitbleche bewährten sich im Betriebseinsatz gut.
Mit dem Sommerfahrplan 1974 wurden hier die beliebten Maschinen abgestellt und durch Diesellokomotiven der Baureihe 110 ersetzt.

1



2



Auch Außenseiter

Nach all den Lobgesängen könnte man meinen, die 86er war die Lokomotive! Was die vielseitige Verwendbarkeit in ihrer Leistungsklasse betraf, so mag das stimmen. Aber wie bei jeder Baureihe gab es auch hier Maschinen, die bei den Personalen nicht gerade beliebt waren. Die Palette reichte von schlechten Laufeigenschaften (Bisselachse) bis hin zu Maschinen, die nicht „kochten". Ganz abgesehen von den vielen kleinen Schwierigkeiten, die beim täglichen Einsatz auftreten konnten. Um ein Beispiel zu nennen: Die Lokomotiven 86 236 und 86 324 waren keine guten „Dampfmacher", und sie verbrauchten wesentlich mehr Wasser als andere Lokomotiven.

Die Luftpumpe

Aber nicht immer lag es an den Lokomoti-

ven, wenn es nicht „lief". Die folgende kleine Geschichte möge das belegen. Ein schöner Sommerabend im Jahre 1957. Langsam rollt die 86 126 des Bw Annaberg-Buchholz an ihren Zug. Klirrend fällt die Kupplung in den Haken, ein scharfes Zischen beim Durchblasen der Luftschläuche – mit geübten Griffen werden sie vom Heizer verbunden. Die Luftpumpe beginnt ihr eintöniges Stampfen. Bremsprobe. Dunkle Rauchschwaden aus dem Schornstein künden von der nahen Abfahrt. Das Signal „Bremse in Ordnung" vom Wagenmeister, der Bremszettel vom Zugfertigsteller und Meldung an den Fahrdienstleiter „N 9193 nach Schwarzenberg fertig!"

Der läßt nicht lange auf sich warten, und schon nach wenigen Minuten dampft die Maschine mit 12 Achsen und 127-t-Masse am Zughaken an ihrem Bw vorbei in Richtung Schwarzenberg.

Scheibenberg ist schnell erreicht. Hier wird erst einmal „gehobelt". Drei Wagen mit 63 t bleiben am Ladegleis stehen, unser Nahgüterzug wegen einer Kreuzung und aus anderen betrieblichen Gründen auch. Der milde Sommerabend mit seiner Ruhe, die warme Luft. Nur das Stampfen der Luftpumpe ist zu hören. Ein Griff zum Handrad und der Störenfried verstummt. Erst nach einer Ewigkeit – es beginnt schon leicht zu dämmern – setzt sich die Fuhre wieder in Bewegung und gewinnt schnell an Fahrt, denn die Strecke von Scheibenberg nach Markersbach weist eine Neigung von 1:40 auf. Wegen einiger Wegübergänge stellt der Lokführer das Läutwerk an. „Bing – bing – bing." Der Abstand zwischen den Schlägen ist ziemlich lang. Als sich die rote Nadel des Tachometers zu weit nach rechts wagt, leitet der Meister die erste Bremsstufe ein. Nichts – keine Bremswirkung! Ein erschrockener Blick zum Manometer, der Druck in der Hauptluftleitung war sehr weit abgesunken – der Lokführer hatte vergessen, die Luftpumpe wieder anzustellen!

Ihm schoß nur ein Gedanke durch den Kopf: „Wenn du die Fuhre noch zum Stehen bringen willst, dann hilft nur ‚Riggenbach machen!'"[1]

Sandstreuer auf und Gegendampf geben, waren eins. Die Lok ächzt und stöhnt in allen Fugen, aber sie bringt ihren Zug zum Stehen!

Sekundenlange Stille, nur die schnell wieder angestellte Luftpumpe poltert, als ob nichts gewesen sei. Die Männer auf dem Führerstand wischen sich den Schweiß aus dem Gesicht, das war ja wohl noch mal gut gegangen!

Mit 5-kg/cm^2-Druck (damalige Bezeichnung) in der Hauptluftleitung verlief die weitere Fahrt bis Schwarzenberg reibungslos – die beiden Kollegen von der 86 126 haben sie allerdings bis heute nicht vergessen!

Traditionspflege

Vergessen wird man auch die Lokomotiven der Baureihe 86 nicht. Dafür sorgen einige Maschinen, die teilweise sogar in betriebsfähigem Zustand für die Nachwelt aufgehoben werden.

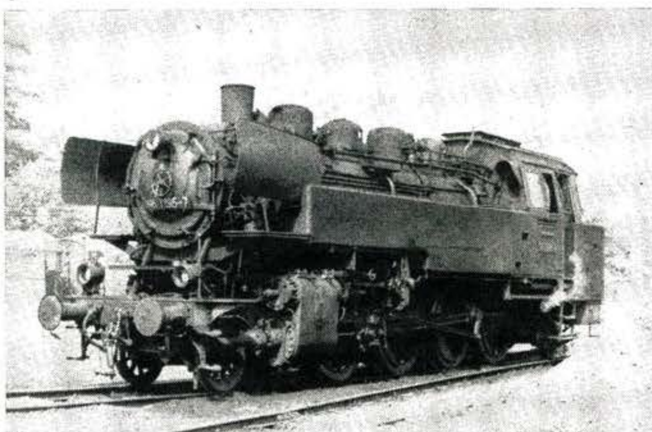
Als betriebsfähiges Eisenbahnmuseumsfahrzeug bleibt in der DDR die 86 001 erhalten und kommt zur Freude der Eisenbahnfreunde aus nah und fern bei zahlreichen Sonderfahrten zum Einsatz. Von den Maschinen der Deutschen Bundesbahn hat die 86 283 im „Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg" eine neue Heimat erhalten. Die 1972 von den Ulmer Eisenbahnfreunden erworbene 86 346 verkehrt seit 1979 regelmäßig vor Sonderzügen auf der Albtalbahn, während ihre Schwester 86 348 in Tamm (Württemberg) als Denkmal vor einem Einkaufszentrum steht. Den Reigen beschließt 86 457, die viele Jahre als Denkmal vor dem Ausbesserungswerk Trier stand, wieder aufgearbeitet wurde und unter anderem zum 150jährigen Eisenbahnjubiläum vor Sonderzügen im Raum Nürnberg zu neuen Ehren kam.

Aber auch österreichische Eisenbahnfreunde waren weitsichtig und erhielten das letzte Exemplar dieser Baureihe für die Nachwelt. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kaufte die 86 476 zur „dauerhaften Erhaltung".

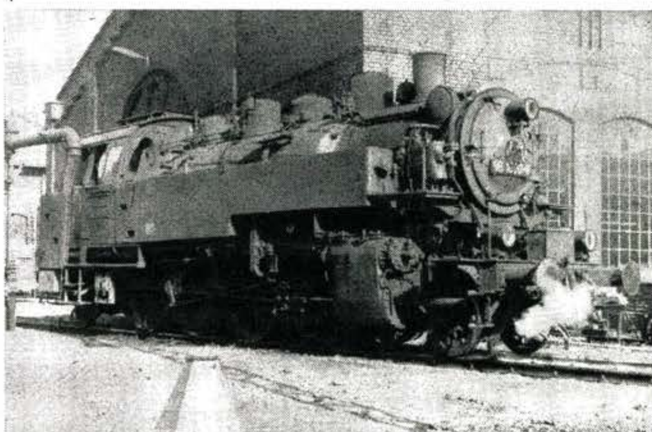
Nicht auszuschließen ist, daß auch die PKP noch eine ihrer seit 1975 abgestellten Tkt 3 ins MUZEUM KOLEJNICTWA nach Warschau holt, um der bewährten Maschine damit ebenfalls in diesem Lande ein Denkmal zu setzen.

60 Jahre Baureihe 86 – ihr sechzigstes wird zugleich ihr letztes Jahr sein, in dem sie, von kurzzeitigen Bedarfseinsätzen einmal abgesehen, bei der DR vor Planzügen zum Einsatz kommen wird.

3



4



1 Eine der ersten Lokomotiven der Baureihe 86, die das damalige Bw Chemnitz-Hilbersdorf erhielt, war die 86 038 (Schichau 1931/3215). Die um 1931/32 entstandene Aufnahme zeigt sie zusammen mit der 89 235 (Hartmann 1899/2353) auf der Drehscheibe des Bw Chemnitz-Hilbersdorf.

2 Die Lok 86.789 (Floridsdorf 1942/9509) verschlug es zu den ÖBB, wo man sie als einzige dieser Baureihe mit einem Heinl-Mischvorwärmer ausrüstete. Hier wird sie im Bw Hieflau von ihrem Personal auf den nächsten Einsatz vorbereitet (Juli 1967).

3 Im Bw Heringsdorf gönnt sich 86 1185 (Henschel 1934/22451) im Mai 1973 eine kurze Ruhepause. Gut zu erkennen sind die nachträglich angebrachten Witte-Windleitbleche.

4 Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) erhielt 1938 von Schwartzkopff (10797) eine Lokomotive der Baureihe 86. Sie war hier mit der Betriebsnummer 15 im Einsatz. Nachdem die LBE ab dem 1. Januar 1938 zur DR gehörte, bekam die Maschine 1942 die Nummer 86 1000. Ab 1945 gehörte die Lok zum Bestand der DR, diese verfügte somit über jene Lokomotiven dieser Baureihe mit der niedrigsten (86 001) und der höchsten Betriebsnummer (86 1000).
Das Foto zeigt die 86 1000 im September 1972 im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf.

Fotos: E. Schuffenhauer, Karl-Marx-Stadt (1); Sammlung H. Böhme (2 und 4); H. Böhme, Niederwiesa (3).

Fußnote

[1] „Riggenbach machen": Bezeichnung für das Geben von Gegendampf in Gefahrenfällen. Das Verfahren beruht auf dem Prinzip der Riggenbach-Gegendruckbremse, ist aber nicht mit dieser identisch!

Quellenangaben

(1) Betriebsbuch 86 001
(2) Autorenkollektiv: Dampflok-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
(3) Knipping: Die Baureihe 86, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg 1987
(4) Autorenkollektiv: Die Dampflokomotive, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, Reprint
(5) E. Preuß/R. Preuß: Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986

Erich Preuß (DMV), Berlin

Der Privilegierte Durchgangsverkehr

2. Teil

Nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Gebiet der DDR

Die Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach der Befreiung vom Faschismus am 8. Mai 1945 läßt sich heute nicht mehr in allen Einzelheiten rekapitulieren. Erst recht nicht jener Eisenbahnbetrieb, der über das Territorium von Nachbarstaaten geführt werden mußte.

Der PED von Großschönau über Warnsdorf (heute Varnsdorf/ČSSR) nach Seifhennersdorf wurde zunächst nicht wieder aufgenommen. Die Reisenden von Zittau nach Seifhennersdorf mußten über Oberoderwitz und mit Umsteigen in Eibau einen Umweg von 4,9 km in Kauf nehmen, von Großschönau nach Seifhennersdorf gar 19,7 km. Das wog um so schwerer, als damals an einen Busverkehr nicht zu denken war.

Die DDR und die ČSR schlossen am 30. Dezember 1950 ein Abkommen zur Regelung des Privilegierten Durchgangsverkehrs (PED) Seifhennersdorf–Großschönau (Sachs.) über Varnsdorf und von Liberec nach Varnsdorf über Zittau ab. Danach verkehren die Züge über das Territorium der ČSR/ČSSR, ohne daß in Varnsdorf zu- oder ausgestiegen werden darf. Die DR-Züge werden mit eigenem Personal gefahren.

Ein weiterer PED besteht über das Territorium der ČSSR/ČSR zwischen Neusalza-Spremberg und Taubenheim (Spree), ohne eine ČSD-Betriebsstelle zu berühren. Der sogenannte „Fugauer Zipfel" wird seit jeher benutzt. 1945 kam es hier nicht einmal zur Unterbrechung des Zugverkehrs. Das entsprechende Regierungsabkommen hierzu wurde am 25. April 1956 abgeschlossen. Der im ersten Teil dieses Beitrages bereits erwähnte Zugverkehr von Olbernhau nach Deutschneudorf erfuhr – nach Darstellung im Fahrplan – keine Unterbrechung. Es verkehrten zwei Zugpaare täglich und eines an Werktagen. Auf der Station Brandau in km 17,7 fuhren die Züge nach 1945 durch. (1) Die Strecke wurde am 28. September 1969 stillgelegt, zuvor war am 22. Mai 1966 der Reiseverkehr eingestellt worden.

Bei der Fahrt von Adorf (Vogtl.) nach Bad Brambach wird das Staatsgebiet der ČSR/ČSSR zwischen dem Haltepunkt Raun und dem Bahnhof Bad Brambach berührt. Auf den Karten vor 1918 ist zwischen diesen Betriebsstellen eine weitere Durchfahrt dargestellt. Offenbar begradigte man nach 1918 diese Grenze.

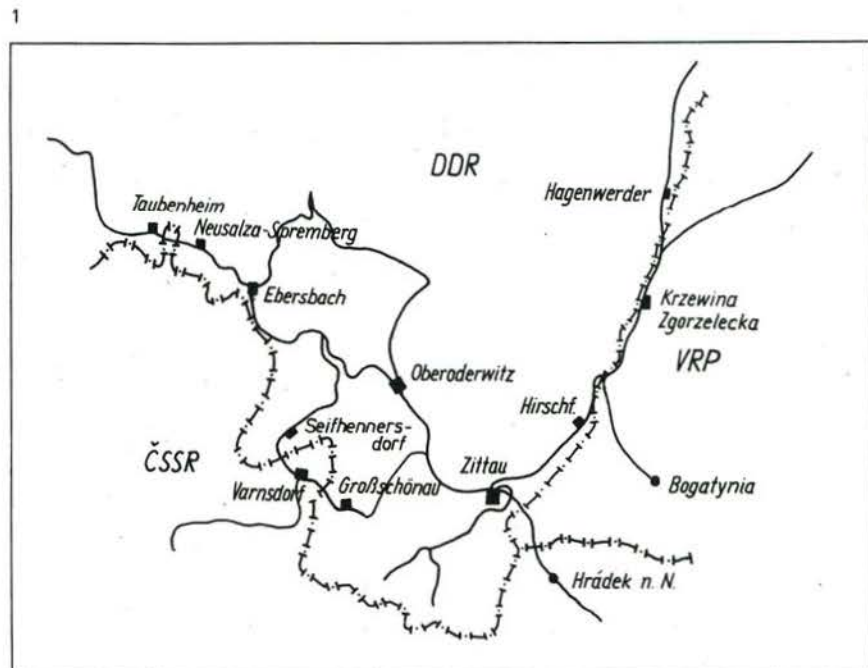
Durch die Festlegung der Oder-Neiße-Grenze im Abkommen von Jalta berührt die Strecke Hagenwerder–Hirschfelde polnisches Territorium. Das Bahnhofsgelände der Stadt Ostritz befindet sich seitdem gleichfalls auf polnischem Gebiet. Als nach dem zweiten Weltkrieg auf dieser Strecke der Zugverkehr wieder aufgenommen wurde, gab es für die Züge zwischen Hagenwerder und Hirschfelde keinen Verkehrshalt. (2) Ein am 31. Dezember 1959 in Kraft getretenes Abkommen zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen regelt den beiderseitigen PED auf den Streckenabschnitten Hagenwerder–Krzewina Zgorzelecka-Hirschfelde–Zittau–Porajow. Damit ist es möglich, den Bahnhof Krzewina Zgorzelecka als Verbindung zur Stadt Ostritz zum Ein- und Aussteigen der Reisenden und zum Ein- und Ausladen von Reisegepäck, Expreßgut und Postsendungen zu benutzen.

Verkehrsvertrag zwischen DDR und BRD

Für die Strecke Eisenach–Gerstungen besteht nach Artikel 16 des Gesetzes über den Vertrag zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland über Fragen des Verkehrs vom 16. Mai 1972 – „Verkehrsvertrag" – folgende Vereinbarung:

„Die Bundesrepublik Deutschland gestattet die Durchführung des Eisenbahnverkehrs

1



2



1 Streckenführung im Raum Ebersbach, Varnsdorf, Groß Schönau, Zittau Mitte der 50er Jahre

2 Eisenbahner vom Bahnhof Alt Warnsdorf (heute Starý Varnsdorf/ČSSR) im Jahre 1920. Dieses Territorium liegt an der Strecke Großschönau–Seifhennersdorf auf dem Gebiet der ČSSR, einst österreichisches Gebiet. Dort leisteten bis 1920 Eisen-

der Deutschen Reichsbahn auf dem zweigleisigen Abschnitt der Strecke Wartha (Werra) (DDR)–Gerstungen durch ihr Gebiet. Dieser Streckenabschnitt wird von der DR auf ihre Kosten und mit ihren Beschäftigten betrieben, gewartet und unterhalten. Die Gestattung umfaßt die unentgeltliche Nutzung des für die Strecke, die Hochbauten und Nebeneinrichtungen erforderlichen Geländes." (4)
Bei den in den Artikeln 14 bis 16 des Verkehrsvertrages festgehaltenen Regelungen wurde von der in den letzten Jahren vor Inkrafttreten des Verkehrsvertrages bestehenden Situation ausgegangen, so daß sich in der praktischen Durchführung keine Veränderungen ergeben haben. Der Verkehrsvertrag ist übrigens der erste völkerrechtlich verbindliche Vertrag zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland.
Doch wie war die Situation zuvor? Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Abgrenzung zwischen der sowjetischen Besatzungszone und den westlichen Besatzungszonen in einigen Abschnitten so festgelegt, daß Eisenbahnstrecken mehrmals von dieser Grenze überquert wurden. Einige Strecken wurden stillgelegt; für andere, die weiterhin befahren werden mußten, hatten die Grenzdirektionen auf dem Schriftwege Reglungen über die Unterhaltung und Betriebsführung dieser Strecken getroffen, die bis 1960 teilweise präzisiert wurden. (3)
Gebietskorrekturen an der Strecke Eichenberg–Oberrieden und der meterspurigen Brockenbahn unmittelbar nach 1945 vermieden hier einen PED. Er bestand und besteht, wie anfangs erwähnt, zwischen Wartha und Gerstungen auf einer Länge von 8 km, wobei die Bahnhöfe Herleshausen und Wommen auf dem Gebiet der BRD liegen.
Von der DR genutzter Durchgangsverkehr bestand außerdem von Unterbreizbach über Vacha nach Gerstungen über das Gebiet der BRD.
Die Strecke Motzlar–Unterbreizbach sowie die ehemalige Kleinbahn Wenigentaft–Öchsen schlossen an das DR-Netz nur in Unterbreizbach an, die Züge mußten über das Gebiet der BRD verkehren. Am 2. Oktober 1949 wurde der Zugverkehr zwischen Unterbreizbach und Motzlar aufgenommen. Güterzüge verkehrten bis Vacha, außerdem mußten die Lokomotiven über das BRD-Gebiet geführt werden.
Von der Nebenbahn Mühlhausen–Treffurt lag ebenfalls ein Streckenstück auf dem Gebiet der BRD. Hier befand sich auch der Haltepunkt Feldmühle.
Doch die DDR war seit ihrer Gründung dem kalten Krieg des Imperialismus in besonderem Maße ausgesetzt. Er fügte ihr großen Schaden zu. Dazu gehörten auch ständige Störungen des PED im Grenzbereich der beiden deutschen Staaten durch die BRD.
Um mit den Kalizügen von Unterbreizbach nicht mehr über BRD-Gebiet fahren zu müssen, wurde am 30. November 1952 die Neubaustrecke Vacha–Unterbreizbach in Betrieb genommen. Von diesem Tage an wurde die Strecke Unterbreizbach–Motzlar stillgelegt, ebenso die Strecke Wenigentaft–Öchsen. Deren Betrieb war also nach 1949 nur von kurzer Dauer: vom 2. Oktober 1949 bis – laut Kursbuch – 5. Oktober 1952.
Die Strecke Mühlhausen–Treffurt baute man bis zum Bahnhof Wendehausen zurück, vermutlich zum Winterfahrplan 1952/53. Die Strecke Vacha–Gerstungen wird von Zügen der DR nicht mehr befahren.
Gleich nach der umfassenden Sicherung der Staatsgrenze der DDR zur BRD ab 13. August 1961 wurde in kürzester Frist eine neue Strecke vom Bahnhof Förtha, mit Kurven aus Richtung Eisenach und Bad Salzungen, zum Bahnhof Gerstungen gebaut. Die Realisierung dieser durch Höhenzüge schwierigen Trassierung hielten selbst Fachleute zunächst kaum für möglich. Am 19. April 1962 wurde die Strecke eröffnet. Seitdem rollen die Transitzüge von Berlin nach Bebra und umgekehrt sowie die Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs nicht mehr über Wartha.
Die 7,6 Kilometer lange Strecke Ludwigsstadt (in Bayern) und Lehesten (im ehemaligen Sachsen-Meiningen) wurde nach 1945 zum ersten Mal von der Rbd Erfurt aus über Probstzella am 17. Juni 1947 befahren. Der Durchgangsverkehr über das Gebiet der westlichen Besatzungszonen war in einer Grenzbesprechung am 17. April 1947 vereinbart worden. Es handelte sich um Bedarfsgüterzüge, auf die aber ab 12. Juli 1951 verzichtet werden konnte. Die auf dem Territorium der

3



4

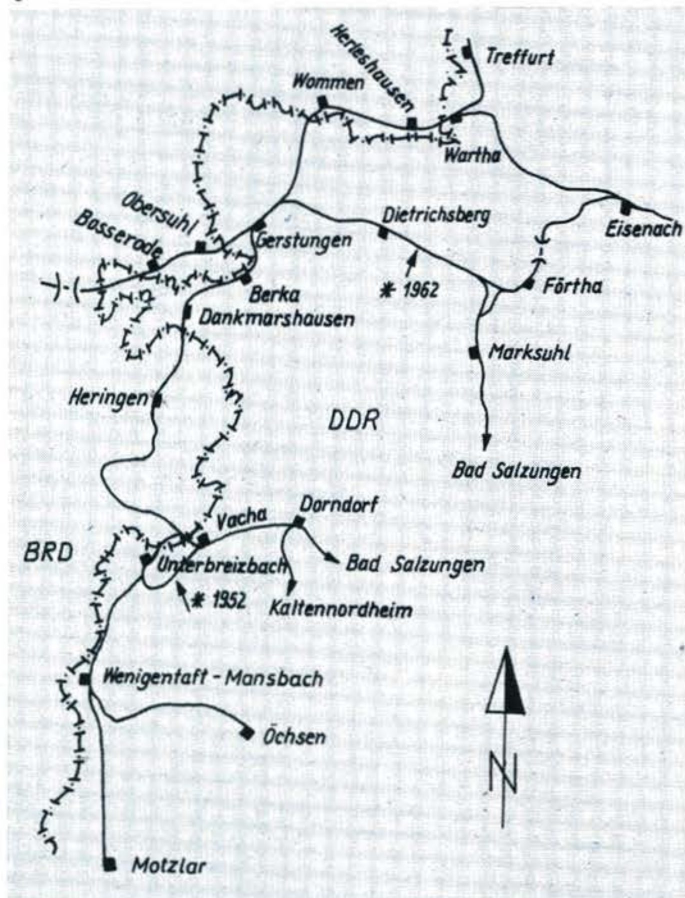


bahner der K. Sächs. Sts. E. B. Dienst (zweiter v. r. ein Eisenbahner in österreichischer Uniform)

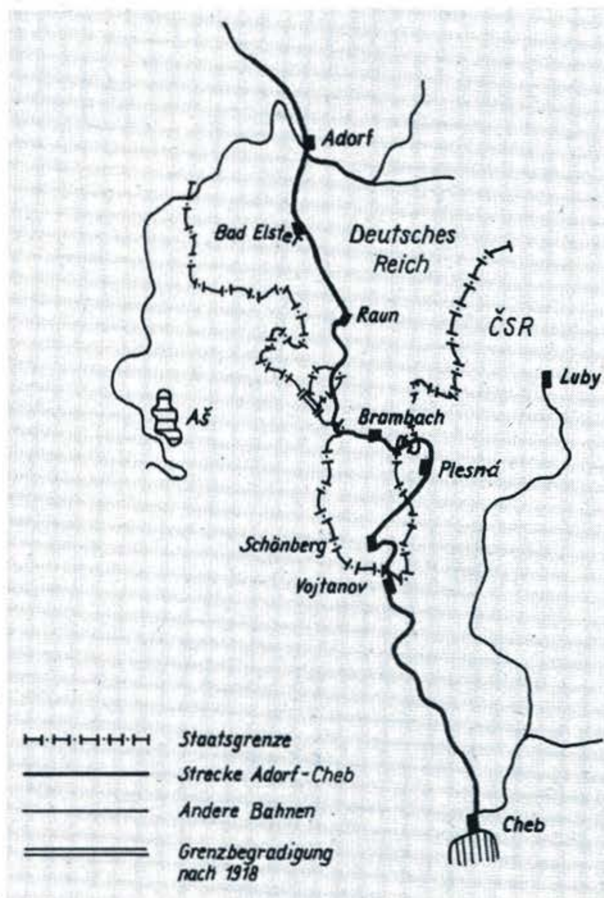
3 PED am 12. Februar 1951 zwischen Großschönau, Varnsdorf und Seifhennersdorf mit einer Lokomotive der Baureihe 755,5 des Bw Zittau.

4 Diesellok T 478.3174 mit dem P 6294 am 24. Oktober 1984 in Seifhennersdorf

5



6



DDR befindlichen Gleise wurden im Frühjahr 1952 abgebaut.

Tschechoslowakische Staatsbahnen

Bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) besteht die Besonderheit, daß ungeachtet der Verkehrsverhältnisse an den Grenzen die Eisenbahnstrecken bis zur letzten Station in den Reiseverkehr des Binnennetzes einbezogen sind. Das trifft auch dann zu, wenn die letzte Betriebsstelle nur ein Haltepunkt ist. In anderen Ländern, wie der DDR oder BRD, wurden die Stichbahnen zur Grenze nach und nach stillgelegt. Die Randlage von Ortschaften wird durch den PED in einigen Fällen verkehrlich gemildert.

So passieren die ČSD-Züge von Vojtanov nach Plesna das Territorium der DDR. Diese Strecke ist Bestandteil der ehemaligen und am 1. November 1865 eröffneten Strecke Herlasgrün–Eger (heute Cheb/ČSSR). Erst nach 1918 kam es zwischen den Regierungen der ČSR und des Deutschen Reiches zur Vereinbarung, den Bahnhof Eger gemeinschaftlich zu nutzen. Nach 1945 nahmen die ČSD den Zugverkehr nach Plesna wieder auf, der Haltepunkt Schönberg wurde nicht mehr eröffnet, der PED findet neben dem Wechselverkehr DR/ČSD statt.

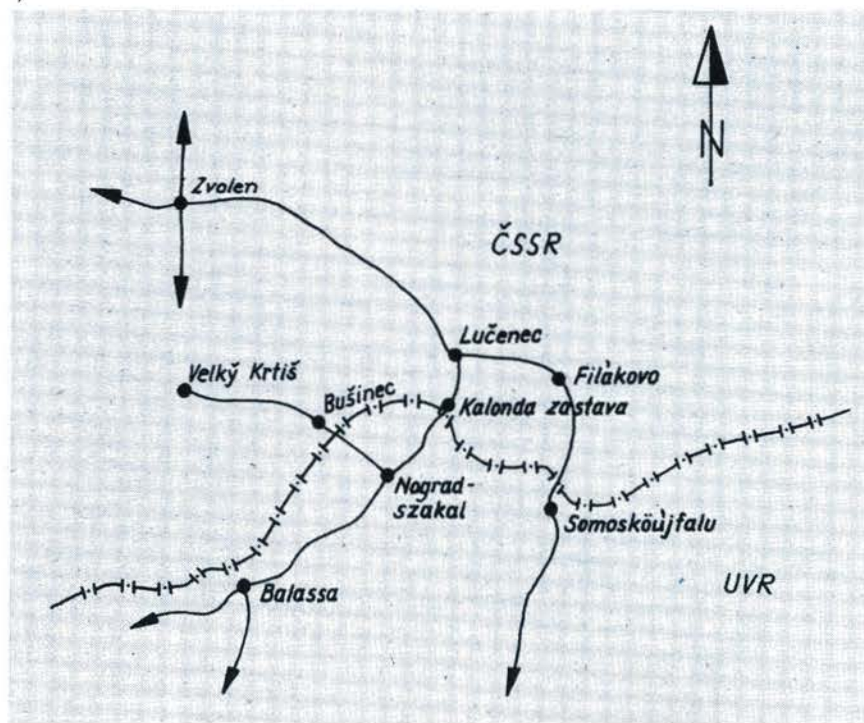
Zwischen Liberec und Varnsdorf verkehren ČSD-Züge über Zittau–Großschönau im PED. Den Reisenden wird ein Umweg von 59 km erspart, der entstünde, wenn sie die reine ČSD-Verbindung von Varnsdorf über Jedlova–Česka Lipa nach Jablonne (oder bis 1976 über Cvikov 16 km) benutzen müßten.

5 Streckenverlauf im grenznahen Bereich DDR/BRD von Treffurt bis Wenigentaft-Mansbach im Jahre 1952. Baustrecke Eisenach–Gerstungen

6 Bahnanlagen im Raum Adorf/Vojtanov nach 1918

7 Streckenführungen im Bereich ČSSR/URV

7



8 Güterzug der ČSD, Zuglok T 466.2172, bei Groß-Schönau am 2. September 1982

Fotos: Sammlung W. Frey, Seifhennersdorf (2); Sammlung W. Umlauft, Erfurt (3); L. Horáček, Prag (4); Verfasser (8)

Zeichnungen: Verfasser

Dieser PED besteht seit Inbetriebnahme der ehemaligen Zittau-Reichenberger Eisenbahn am 1. Dezember 1859, einer privaten Aktiengesellschaft, die am 1. Januar 1905 verstaatlicht wurde. Mit dieser sächsischen Strecke auf dem Territorium Österreich-Ungarns entstand eine Verbindung zwischen der Österreichischen Nordwestbahn (Reichenberg) und der Böhmischen Nordbahn (Warnsdorf). Als im Jahre 1918 die Tschechoslowakei ihre staatliche Selbständigkeit erhielt, blieb die Strecke Zittau–Liberec eine sächsische und vom 1. April 1920 an eine DRG-Strecke auf dem Territorium der ČSR. Grenzübergang für den Güterverkehr war Liberec/Reichenberg.

Für die Reisenden von Warnsdorf nach Liberec verkehrten sogenannte Sperrwagen (ohne Paß- und Zollkontrolle), Züge von Dresden nach Reichenberg fuhren meist über Warnsdorf. Im grenzüberschreitenden Verkehr vom Deutschen Reich nach der ČSR befand sich die Zollkontrolle in Zittau, die Paßkontrolle in Grottau (heute: Hradek und Nisou/ČSSR). Dazwischen lag auf deutschem Boden der Haltepunkt Oberullersdorf. Damit die Reisenden von und nach dieser Strecke die Züge benutzen durften, aber nicht die Gelegenheit zum Wechselverkehr unter Umgehung einer Kontrolle erhielten, durfte in der Richtung Zittau–Reichenberg in Oberullersdorf nur aus-, in der Gegenrichtung nur eingestiegen werden. Dieser Haltepunkt wurde 1945 stillgelegt.

Durch die Festlegung der Oder-Neiße-Grenze liegt diese Strecke seit 1945 zum Teil auf polnischem Territorium. Von 1945 bis zum Inkrafttreten des Abkommens vom 30. Dezember 1950 ruhte der Zugverkehr. Seitdem verkehren Reise- und Güterzüge im PED über Zittau. Die ČSD-Züge fahren zwischen Zittau und Hradek n. N. über ein Stück PKP-Strecke, an der sich bei Porajow ein von den PKP besetzter Schrankenposten befindet.

Seit dem 23. Mai 1982 dürfen in Richtung Liberec–Varnsdorf die Personenzüge des PED auch von Reisenden des grenzüberschreitenden Verkehrs (neben den Zügen des Wechselverkehrs) benutzt werden.

Der PED zwischen den heutigen Orten Liberec und Varnsdorf hat wohl unter allen PED den zeitlich längsten Bestand. Versetzen wir uns noch einmal in die Zeit der ersten tschechoslowakischen Republik. Mit der Abtrennung des Sudetenlandes von der ČSD mußte auf zahlreichen Strecken der PED aufgenommen werden, um überhaupt noch Eisenverkehr zu betreiben.

Veränderungen im Vorfeld des zweiten Weltkriegs:

Am 2. November 1938 machten sich slowakische Nationalisten und Separatisten zum Schiedsrichter der Horthy-Regierung Ungarns, die erneut an die Tschechoslowakei Gebietsansprüche stellte. Im sogenannten Wiener Schiedsspruch erhielt Ungarn die Südostslowakei und den südwestlichen Teil der Karpato-Ukraine. Die faschistische slowakische Volkspartei Hlinkas verlangte die Autonomie der Slowakei und die Lostrennung vom tschechoslowakischen Staat. Jozef Tiso, Ministerpräsident der slowakischen Regierung, verkündete am 14. März 1939 die „Selbständigkeit" der Slowakei und stellte sich unter den „Schutz" des faschistischen Deutschland. Das war für Deutschland willkommene Gelegenheit, am 15. März Böhmen und Mähren zu besetzen. Damit hatte die Tschechoslowakei aufgehört zu existieren. (5)

Dennoch war kein „freies Reisen" mit der Eisenbahn möglich. Nach wie vor benötigte man zwischen dem „Protekorat" und dem Deutschen Reich (einschließlich Österreich und dem Sudetenland) Reisepässe.

Die willkürlich festgelegte Grenze erforderte einen PED. Beispielsweise wurde die Grenze auf dem 60 km langen Abschnitt zwischen Brünn (heute Brno/ČSSR) und Lundenburg (heute Břeclav/ČSSR) siebenmal gekreuzt. Auf neun Bahnhöfen war Paß- und Zollkontrolle. Die Fahrplantabelle trug im Kopf verschiedene Vermerke zur Durchfahrt. (6)

Ähnlich lagen die Verhältnisse auf den Strekken in Ost- und Nordböhmen.

Im Jahre 1945 änderten sich die Grenzverhältnisse grundlegend. Die Slowakei, Mähren und Böhmen wurden vereinigt und bildeten die sogenannte zweite Republik, Ungarn mußte das durch den ersten Wiener Schiedsspruch übernommene Gebiet der Slowakei und der Karpato-Ukraine an die ČSR und die UdSSR abtreten, das Sudetenland kam wieder zur ČSR und Schlesien zu Polen. Die neuen Grenzverhältnisse erforderten wiederum einen PED. Über den PED von Liberec nach Varnsdorf wurde bereits berichtet. Reisende aus Richtung Hanušovice nach Krnov oder umgekehrt benutzen – Aufnahme des PED konnte nicht ermittelt werden – den PKP-Bahnhof Glucholazy. Er gehörte zur ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, hieß zunächst Ziegenhals Hbf und erhielt im Jahre 1876 Anschluß an die „Mährische Centralbahn" von Olmütz (heute Olomouc/ČSSR). Von Hannsdorf aus wurde im Jahre 1888 die Lokalbahn nach Ziegenhals eröffnet. Die Reisenden konnten nun mit Umsteigen auf diesem Bahnhof von Mähren nach Mähren über das preußische Schlesien fahren.

Nach 1945 wurde der grenzüberschreitende Verkehr nicht wieder aufgenommen. Die Verbindung wird nur im PED benutzt, wozu die ČSD-Lokomotiven in Glucholazy Kopf machen müssen. In der Slowakei wurde am 15. September 1896 die Strecke Lučenec–Bušince eröffnet. Das Gebiet um Mále Straciny und Velký Krtiš war jahrzehntelang ohne Eisenbahnverbindung. Die Transportbedürfnisse der Kohlenschächte, eine aufgeschlossene Kiesgrube sowie die Stillegung der Strecke Lučenec–Halič drängten auf Herstellung einer Eisenbahnverbindung. Die direkt geführte Strecke über ungarisches Territorium unter Nutzung vorhandener MÁV-Strecken erwies sich für die Investition am günstigsten. So wurde am 12. September 1951 der Abschnitt Bušince–Mále Straciny eröffnet und am 27. Februar 1978 bis Velký Krtiš verlängert.

8



Quellenangaben

(1) Amtliches Kursbuch der DR in der Sowjetischen Besatzungszone, Ausgabe vom 4. November 1946, Berlin 1946

(2) Nach dem Kursbuch der DR, gültig vom 2. Oktober 1949, hielten die Züge in Krzewina Zgorzelecka.

(3) Unterlagen aus dem Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Berlin

(4) Gesetzblatt der DDR, Teil 1, Nr. 17 vom 17. Dezember 1972

(5) Deutschland im zweiten Weltkrieg, Band 1, Akademie-Verlag Berlin 1974, Seite 122

(6) Griebl.: ČSD-Dampflokomotiven, Wien 1969, Seite 100

Lok-einsätze

Allgemeines
Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 wurde auf dem regelspurigen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn der Dampflokbetrieb im Planeinsatz beendet. Es ist jedoch auch künftig nicht ausgeschlossen, daß einige Bahnbetriebswerke Lokomotiven der Baureihen 50.3 und 52.8 vor Arbeitszügen bzw. bei Bedarf kurzfristig und kurzzeitig für Planleistungen nutzen. Darüber kann unter dieser Rubrik vorab nicht mehr berichtet werden. Die Meldungen konzentrieren sich daher künftig auf die Beheimatung von Dampflokomotiven, einschließlich der für Heizzwecke genutzten.
me

Bw Nossen
Lokbestand: 35 1113 (Raw), 50 1002 (z), 50 2740 (Hzl Del), 50 3536 (k), 50 3539 (Raw), 50 3540 (k), 50 3581 (Hzl No), 50 3603 (Hzl F), 50 3636 (k), 50 3647 (z), 52 8043 (Hzl F), 52 8127 (z), 52 8176 (k).
Legende: F – Freiberg, Del – Döbeln, No – Nossen
Der Einsatz von Dampflokomotiven im Zugdienst ist nicht wieder vorgesehen.

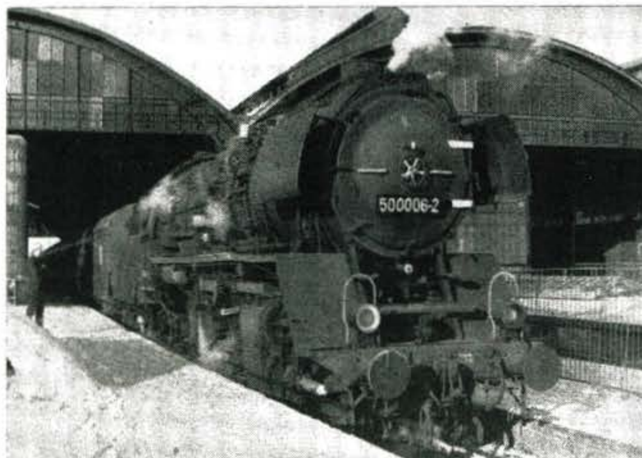
Bw Dresden
Lokbestand: 50 3516, 50 3523, 50 3565, 50 3657, 50 3661, 50 3688 (ex Bw Glauchau), 50 3697 (Raw), 52 8003. Die ehemalige Lok 50 3672 des Bw Dresden wurde am 29. Oktober 1987 im Raw Meiningen zu einem Dampfspender umgebaut.
Sta. (April 1988)

Bw Magdeburg
Lokbestand: 50 3702 (z), ex Stendal

Bw Magdeburg–Buckau
Lokbestand: 50 3618 (Hzl) ex Salzwedel, 50 3705 (Hzl., Res.) ex Halberstadt, 50 3704 (z), 50 3707 (z), 50 3580 (z), 50 3681 (z).

Bw Magdeburg-Rothensee
Lokbestand: 50 3701 (z), 41 1137 (Hzl), 41 1273 (Hzl), 41 1303 (z), 44 1623 (Hzl).

Bw Salzwedel
Lokbestand: 50 3539 (Tfz-Res.), 50 3535 (Hzl.) mit 52er Tender, 52 8018 (z), 52 8140 (z), 52 8172 (z), 52 8179 (z).
FJü. (März 1988)



50 0006 als Vorheizlokomotive für Reisezüge auf dem Bahnhof Görlitz, aufgenommen am 15. Dezember 1983.
Diese Maschine wurde im Jahre 1942 mit der Fabriknummer 3539 von der Firma Schichau als 50 2538 in Übergangskriegsausführung gebaut und im Bw Insterburg (heute Tschernjachowsk/UdSSR) beheimatet.
Die 1945 von der Deutschen Reichsbahn übernommene Lokomotive wurde am 15. Februar 1960 im Raw Stendal rekonstruiert und danach als 50 3591 bezeichnet. Am 31. März 1966 erhielt sie im Raw Stendal eine Ölhauptfeuerung und bekam die neue Betriebsnummer 50 0006. Im Bw Angermünde erhielt die Lokomotive bis zur Beendigung des Einsatzes ölgefeuerter Dampflokomotiven bei der DR im Jahre 1981 eine neue Heimat. Am 9. März 1983 wurde die 50 0006 zum Bw Görlitz umgesetzt. Dort diente sie bis zum Frühjahr 1985 als Heizlokomotive für Reisezüge im Einsatz.
Die 50 0006 wurde am 18. Dezember 1986 in das Bw Halle G überführt und dort bis Februar 1988 verschrottet.
Foto: H. Stange, Dresden



Die Lokomotive 243 001 hat – obwohl sie erst sechs Jahre alt ist – bereits eine bewegte Geschichte aufzuweisen.
Ursprünglich als 212 001 im Probeeinsatz, erhielt sie nach einem Umbau die Bezeichnung 243 001. Bereits 1986 wurde das Triebfahrzeug zur Erprobung der Drehstromantriebstechnik erneut umgebaut. Heute ist die Maschine gekuppelt mit einem Meßwagen. Dafür mußte ein Stirnfenster entfernt werden, um die notwendigen Verbindungskabel hier durchzuführen. Die jetzt im Eigentum des KLEW Hennigsdorf befindliche Lokomotive ist weiß/rot/schwarz lackiert.
Text und Foto: A. Mehnert, Dessau

Bw Zittau
Noch Anfang Mai befanden sich folgende Dampflokomotiven des Bw Zittau im Einsatz: 52 8047, 52 8160 und 52 8195. Gefahren wurden aufgrund von Bauarbeiten u. a. Personenzüge, Arbeitszüge und die Nahgüterzüge – N 65274/65279 – zwischen Zittau und Bischofswerda.
Da sich der Einsatz der Schmalspurlokomotiven der BR 99.73-76 z. Z. auf nur drei beschränkt, wurden zwei Lokomotiven der BR 99.77-79 aus der Einsatzstelle Freital-Hainsberg umgesetzt.
Die Lokomotive 99 4632 ist nach einer durchgeführten Reparatur wieder im Rangierdienst in Zittau im Einsatz.
Ad. (Mai 1988)

Bw Angermünde
Lokbestand: 50 3635 warten auf L7, 52 8001 (Hzl), 52 8035 abgestellt, 52 8053 Reserve für Betonmischzüge, 52 8141 schadhaft.
ARi (März 1988)

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
In der letzten Zeit wurden nachstehend genannte Lokomotiven aufgearbeitet:
Dezember 1987: 52 8047 Bw Zittau, 52 8060 Bw Engelsdorf, 52 8120 Bw Falkenberg.
Dazu die Dampfspender 44 150 Bw Lutherstadt Wittenberg und 22 075 Bw Halberstadt.
Januar 1988: 41 1231 Bw Güsten, 44 2115 Bw Hoyerswerda, 50 0072 Bw Görlitz, 52 8090 Bw Cottbus, 52 8121 Bw Cottbus, 52 8186 Bw Engelsdorf.
Bei der Lokomotive 50 0072 wurde nur der Kessel aufgearbeitet. Aus diesem Grund war die Lokomotive auch ohne Tender im Raw.
Im Jahre 1987 wurden im Raw Meiningen folgende Lokomotiven zerlegt:
41 1130 (Bw Saalfeld), 50 3611 (Bw Reichenbach), 52 8128 (Bw Kamenz), 50 3653 (Bw Halberstadt, November 1987), 41 1074 (Bw Güsten, November 1987), 41 1180 (Bw Saalfeld, Dezember 1987), 44 1304 (Bw Cottbus, Dezember 1987).
MSch. (Februar 1988)

Schmalspurdiesellokomotiven
Inzwischen gibt es konkrete Vorstellungen über den Umbau von 30 Lokomotiven der Baureihe 110 in die Baureihe 199 für den Einsatz auf dem meterspurigen Harzbahnnetz. Nachstehende Angaben wurden aus dem Zuführungsplan des Raw Stendal abgeleitet. Änderungen sind vorbehalten. Umgebaut werden sollen
1988: 110 863, 110 871 (Baumuster) (2)
1989: 110 861, 110 865, 110 872 (10/89 bis 12/89) (3)
1990: 110 873, 110 878, 110 882, 110 864, 110 866, 110 867, 110 868, 110 869, 110 870, 110 874, 110 875, 110 877 (12)
1991: 110 879, 110 881, 110 883, 110 884, 110 885, 110 886, 110 888, 110 889, 110 890, 110 891, 110 892, 110 895 (12)
1992: 110 896 (1).
me

Vorschau

Im Heft 7/88 bringen wir u. a.:

- **100 Jahre Werkbahn in Leipzig-Lindenau;**
- **75 Jahre Hochbahn in Berlin;**
- **„me-fahrzeugarchiv";**
- **N-Heimanlage.**

Dipl.-Ing. Dieter Bäzold (DMV), Unterpörlitz

Baureihe E 44/244/144

1. Teil

Keine der zwischen den beiden Weltkriegen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) beschafften Elektrolokomotiven erreichte einen so legendären Bekanntschaftsgrad wie die der Baureihe E 44. Als „Mädchen für alles" bezeichnet, war sie auf allen bis 1945 von der DRG elektrifizierten Strekken im Einsatz und beförderte Reise- sowie Güterzüge. Die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) konnten nach dem Ende des zweiten Weltkriegs einige Jahrzehnte lang nicht auf diese vielseitig verwendbare Elektrolokomotive verzichten. Nach einem 52 Jahre währenden Betriebseinsatz stellte die DB ihre letzten E 44 im Jahre 1984, ab 1968 als Baureihen 144 und 145 bezeichnet, außer Dienst. Bei der DR bildete die E 44 ab 1955 einige Jahre das Rückgrat des im Wiederaufbau befindlichen elektrischen Zugbetriebs. Ende 1987 befanden sich noch 22 der ab 1970 als Baureihe 244 bezeichneten Lokomotiven im Zug- und Rangierdienst.

Die Entstehungsgeschichte der E 44

Mit dem allgemeinen Aufschwung der deutschen Wirtschaft nach dem ersten Weltkrieg und der anschließenden Inflationszeit sowie beschleunigt durch die in Europa in den 20er Jahren herrschende Kohlenkrise realisierte die DRG bis zum Jahre 1928 ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm. Ende der 20er Jahre waren 685 km Strecke in Süddeutschland, 340 km in Schlesien und 184 km in Mitteldeutschland elektrifiziert worden. Von den 300 von der DRG für die Betriebsführung auf diesen Strecken beschafften Elektrolokomotiven wurden die letzten 1927 in Auftrag gegeben und 1929 in Dienst gestellt. Unter ihnen befanden sich die 1'B B 1'-Lokomotiven der Baureihe E 75 für den Personen- und leichten Güterzugdienst. Die Weltwirtschaftskrise von 1929 verhinderte die weitere Streckenelektrifizierung bei der DRG und Anschlußaufträge für die elektrischen Lokomotiven. Die deutsche Lokomotivbau- und Elektroindustrie wollte aber den Anschluß an die Weiterentwicklung der Elektrolokomotiven nicht verlieren und baute 1930/31 drei Probelokomotiven für den Personen- und leichten Güterzugdienst mit Einzelachsantrieb und laufachslosen Drehgestellen. Derartige Lokomotiven waren in Österreich bereits seit 1927 erfolgreich in Betrieb.

Die E 75 wurden nun von den Bergmann Elektrizitätswerken (BEW) und den Maffei-Schwartzkopff-Werken (MSW) (elektrische Ausrüstung für je eine Bo'Bo'-Lokomotive sowie die entsprechenden Fahrzeugteile von der Berliner Maschinenbau AG [BMAG]) weiter entwickelt. Eine gleichartige Lokomotive, abgeleitet aus den Schnellzuglokomotiven E 16 101 und E 18 01, spätere E 15 01, bauten die Siemens-Schuckert-Werke (SSW). Den Fahrzeugteil stellte nach Angaben der SSW die Waggonfabrik Wismar her. Die Fahrzeugteile der drei Lokomotiven wurden erstmalig weitgehend als Schweißkonstruktion ausgeführt, ebenso die Gehäuse der Fahrmotoren, die Tatzlagerantrieb mit zweiseitigem, geradverzahntem (BEW und SSW) oder schrägverzahntem (MSW) Getriebe erhielten. Bei der BEW-Lokomotive waren die Großräder des Antriebs gefedert. Bei den Hilfsausrüstungen handelte es sich größtenteils um die bereits seit Mitte der 20er Jahre vereinheitlichten Ausführungen.

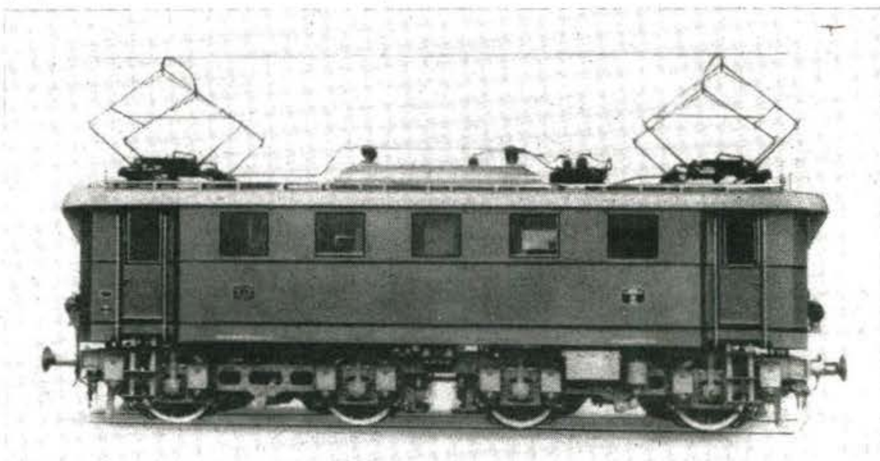
Die drei Probelokomotiven unterschieden sich im wesentlichen durch folgende Merkmale:

1. Die am 1. April 1931 der DRG zur Erprobung übergebene MSW-Lokomotive hatte zwei Endführerstände, Stirnfronten ähnlich der E 75, einen fremdbelüfteten Öltransformator mit zwangsweisem Ölumlauf, ein handbetätigtes Nokkenschaltwerk mit Kollektor-Feinsteller und einen Zusatztransformator, eine elektrische Widerstandsbremse für das Abbremsen der Lokomotive auf 50-km/h-Beharrungsgeschwindigkeit bei

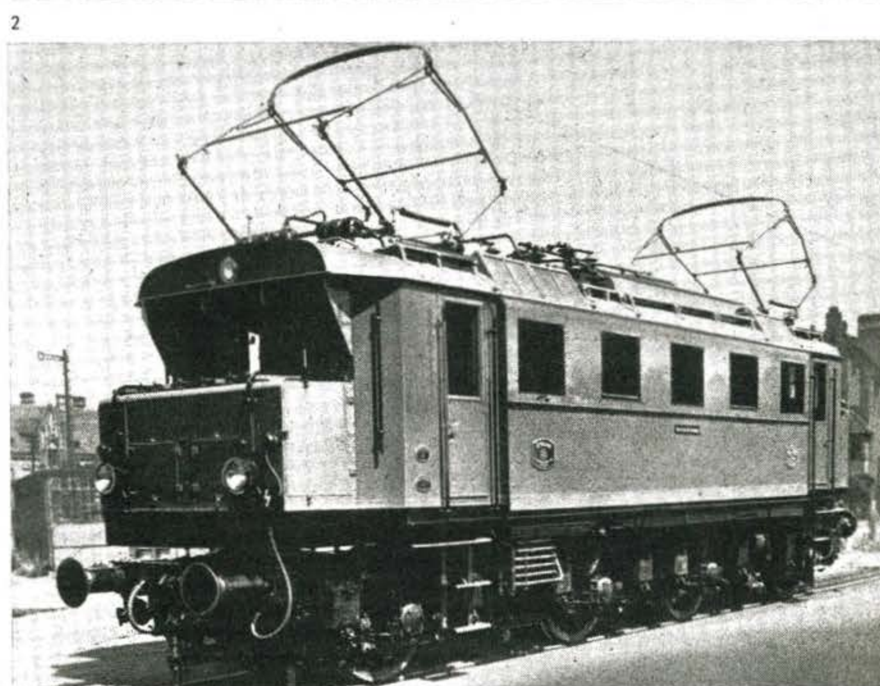
1 Bo' Bo'-Probelokomotive der MSW, spätere E 44 101 bzw. E 44 501, Anlieferungszustand 1931

2 Bo' Bo'-Probelokomotive der BEW, spätere E 44 201 bzw. E 44 2001, Anlieferungszustand 1930

1



2



20 ‰ Gefälle. Die DRG übernahm die Lokomotive im Juli 1932 und bezeichnete sie als E 44 101 (ab 1938 E 44 501).

2. Die DRG stellte die BEW-Lokomotive am 22. Dezember 1930 ohne vorherige Probefahrten in Dienst. Die ursprünglich vorgesehene Betriebsnummer E 44 080 erhielt die Lokomotive nicht. Sie wurde als E 44 201 und ab 1938 als E 44 2001 bezeichnet. Die Lokomotive hatte bereits die für die Baureihe E 44 charakteristischen halbhohen Vorbauten vor den Führerständen, einen fremdbelüfteten Trockentransformator in Mantelbauweise sowie ein durch einen elektromagnetisch gesteuerten Druckluftmotor angetriebenes Nockenschaltwerk mit Kollektor-Feinsteller und Zusatztransformator. Die Steuerung ermöglichte den Einsatz der Lokomotive für Doppeltraktion und im Wendzugbetrieb. Die Abstützung des Lokomotivkastens auf die Tragfedern der Radsätze wirkte gleichzeitig als Ausgleichsvorrichtung für die Radsatzbelastung.

3. Die am 26. August 1930 der DRG zur Erprobung übergebene SSW-Lokomotive hatte ebenfalls halbhohe Vorbauten vor den Führerständen, einen fremdbelüfteten Trockentransformator in Mantelbauweise, eine für Doppeltraktion und Wendezugbetrieb geeignete elektromagnetische Schützensteuerung mit Doppelstromteiler und einen Spannungsteiler zum Ausgleich der Spannung an den Fahrmotoren. Die Spannungsversorgung der Lokomotivbeleuchtung übernahm erstmals ein Trokkengleichrichter. Die Lokomotive wurde bis zum 15. März 1931 bei der RBD Halle (Saale) und anschließend bei der RBD München erprobt. Die DRG übernahm die Lokomotive erst am 10. Mai 1932 in ihren Bestand und bezeichnete sie als E 44 001.

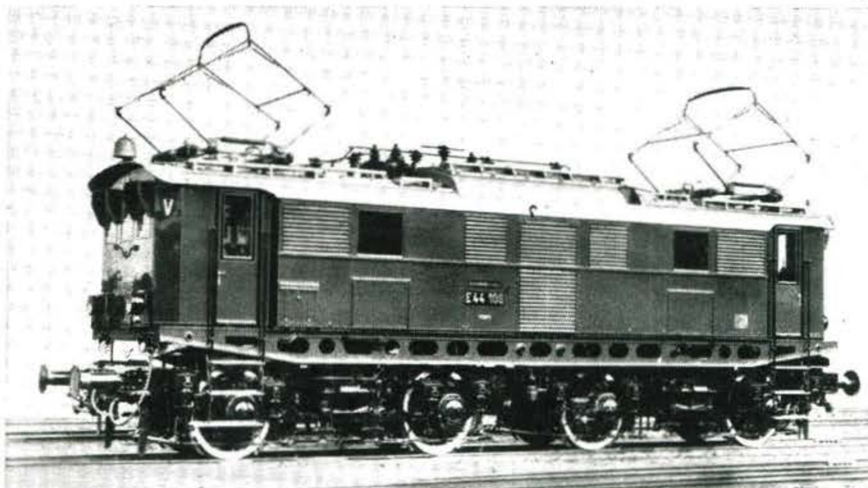
Bei den Probefahrten bewährten sich die E 44 101 und die E 44 001. Die E 44 201 wurde negativ bewertet, und die BEW erhielten keinen anschließenden Lieferauftrag. Damit war die E 44 201 die letzte von der DRG mit einer elektrischen Ausrüstung der BEW beschaffte Elektrolokomotive. Beheimatet war die Lokomotive vom Januar 1934 an beim Bw Freilassing, ab April 1939 beim Bw München Hbf, ab April 1941 wieder in Freilassing und ab September 1943 beim Bw München Ost. Dort wurde sie im Februar 1945 mit Kriegsschäden abgestellt, aber erst 1949 ausgemustert.

Die größtenteils auf der Bergstrecke Freilassing–Berchtesgaden erprobte E 44 101 bewährte sich mit Ausnahme der elektrischen Widerstandsbremse, die den Anforderungen der 40 ‰-Gefällestrecke nicht gewachsen war. Die Bremse wurde nach der Übernahme der Lokomotive durch die DRG ausgebaut. Die MSW erhielten einen Anschlußauftrag über vier Lokomotiven für die Berchtesgadener Strecke. Infolge der erneuten Wirtschaftskrise zu Beginn der 30er Jahre stellten die MSW die elektrische Ausrüstung von Elektrolokomotiven ein. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) ergänzte die fehlende Technik der vier Lokomotiven. Die DRG beauftragte nun die AEG mit der Lieferung weiterer vier Lokomotiven. Die für diese Maschinen von der DRG geforderten Änderungen führten zu einer konstruktiv überarbeiteten neuen Lokomotivausführung mit einem größeren Abstand der Radsätze in den Drehgestellen und einer um 1 150 mm größeren Länge über Puffer.

Die nachgebauten Lokomotiven wurden als E 44 102 bis E 44 109 in Dienst gestellt, ab 1938 als E 44 502 bis E 44 509 bezeichnet und für den Einsatz auf der Berchtesgadener Strecke im Bw Freilassing beheimatet. Die E 44 501 bis E 44 505 gehörten vom Herbst 1943 bis zum Sommer 1944 zum Bw München Ost. Einen Abstecher zum Bw Garmisch machten im Sommer 1946 die E 44 503 und E 44 504 bis zum April 1950 bzw. Mai 1949. Ab Herbst 1966 bis Mai 1968 waren die E 44 502 bis E 44 509 im Bw Rosenheim stationiert, ihr Einsatzgebiet blieb aber vorrangig die Berchtesgadener Strecke. Ab 1. Januar 1968 bezeichnete die DB die Lokomotiven als 144 502 bis 144 509. Die E 44 501 wurde am 8. November 1960 ausgemustert und anschließend als Schulungsobjekt für Aufgleisungen verwendet.

Am 30. Juni 1977 ist die 144 508 ausgemustert worden. Sie wird als Museumslokomotive erhalten. Die anderen Lokomotiven folgten am 29. September 1977 (144 506), am 30. November 1978 (144 503, 144 509) und am 25. September 1983 die restlichen vier Lokomotiven. Ihre Zugförderaufgaben übernahmen Neubaulokomotiven der Baureihe 111.

3



4



3 Bo' Bo'-Serienlokomotive der AEG E 44 106, spätere E 44 506, Anlieferungszustand

4 Bo' Bo'-Lokomotive E 44 053 in Halle (Saale) 1941

5 Bo' Bo'-Lokomotive E 244 21 für den 50-Hz-Betrieb der Höllentalbahn, Sommer 1937

6 Bo' Bo'-Serienlokomotive 145 172 der DB, Bw Freiburg, mit elektrischer Widerstandsbremse

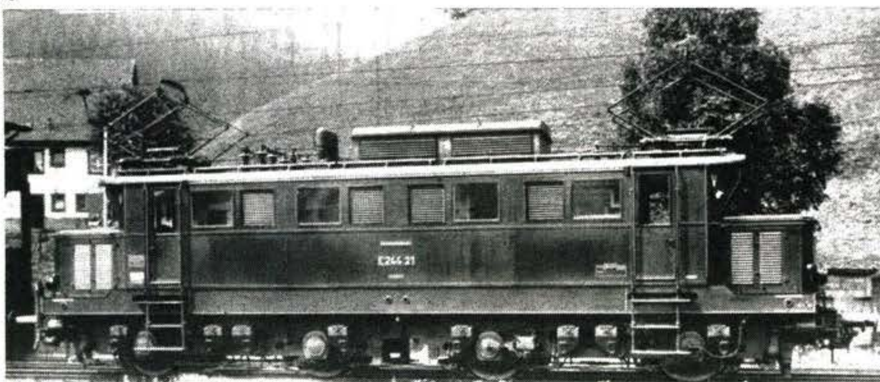
Fotos: Werkfoto MSW (1); Werkfoto BMAG (2); AEG-Telefunken (3); RVM-Filmstelle (5); Sammlung A. Mehnert, Dessau (6); Sammlung Verfasser (1 bis 5)

Die E 44 bei der DRG

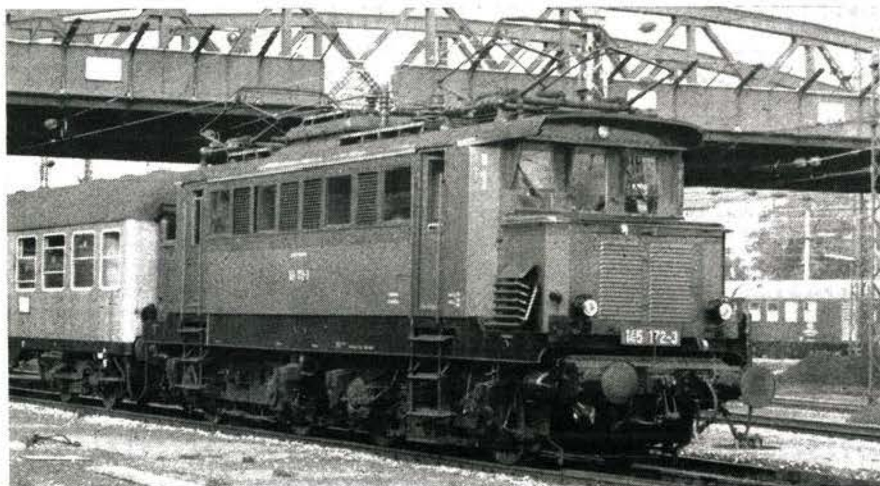
Zu Beginn der 30er Jahre setzte die DRG ihre Streckenelektrifizierung fort und gab u. a. für die Strecke Augsburg–Stuttgart 1931 bei den SSW 20 Bo'Bo'-Lokomotiven für den Personen- und leichten Güterzugdienst in Auftrag. Die

E 44 001 wurde dafür unter dem Aspekt einer rationellen Großserienfertigung und der Erfahrungen mit den drei Probelokomotiven konstruktiv überarbeitet. Es entstand die Einheits-Elektrolokomotive der Baureihe E 44 der DRG im Rahmen eines vier Lokomotivbaureihen umfassenden Typenprogramms.
Die 20 Lokomotiven für die Strecke Augsburg–Stuttgart wurden im Jahre 1933 in Dienst gestellt, die E 44 002 bis E 44 009 beim Bw München Hbf, die E 44 010 bis E 44 016 sowie E 44 018 bis E 44 021 beim Bw Stuttgart und die E 44 017 beim Bw Ulm. Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs gab die DRG 210 Lokomotiven der Baureihe E 44 in Auftrag. Die Lokomotiven sollten 1200-t-Güterzüge auf 5 ‰, 900-t-Güterzüge auf 10 ‰ und 700-t-Personenzüge auf den elektrifizierten Strecken der DRG befördern. Im Jahre 1933 fanden mit der E 44 011 zwischen München und Freilassing Versuchsfahrten statt, bei denen die Lokomotiven einen 947-t-Güterzug in drei Minuten und nach 1 260-m-Fahrstrecke auf 39 km/h und einen 575-t-Schnellzug auf 10-‰-Steigung in zwei Minuten und nach 1 520-m-Fahrstrecke auf 60 km/h beschleunigte. Zwischen München und Salzburg beförderte die Lokomotive einen 507-t-Personenzug in 165 Minuten über die 153 km lange Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55,8 km/h. Die Versuche brachten den Nachweis, daß die Lokomotiven den gestellten Anforderungen gerecht wurden. Sie beförderten und befördern 2 000-t-Güterzüge in der Waagerechten mit 75 km/h, 1 190-t-Güterzüge auf 5-‰-Steigung mit 65 km/h und 700-t-Personenzüge auf 10-‰-Steigung mit 90 km/h. Die ersten 20 Lokomotiven hatten noch eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Durch den Umbau der Bremse und Vergrößerung der Bremszylinder von 12" auf 14" wurde die Bremsmasse im Personenzugdienst von 48 t auf 78 t und im Güterzugdienst von 26 t auf 49 t vergrößert. Damit war ab der E 44 022 eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Bei den E 44 002 bis E 44 021 folgte der Bremsumbau im Rahmen der fälligen Hauptuntersuchungen.
Bis zum Kriegsende 1945 wurden an die DRG 176 Lokomotiven der Baureihe E 44 geliefert. Sie verkehrten nahezu auf allen von der DRG elektrisch betriebenen Strecken in Süd- und Mitteldeutschland sowie in Schlesien. Die E 44 129 konnte, infolge eines Bombenschadens im Jahre 1943 beim Hersteller Henschel in Kassel, nicht geliefert werden und wurde formal am 15. September 1943 ausgemustert. Durch die Verwendung sogenannter „Heimstoffe" zur Einsparung der für die Kriegsrüstung der deutschen Faschisten wichtigen Buntmetalle, konnte die E 44 als Kriegselektrolokomotive (KEL) 2 während des zweiten Weltkrieges weitergebaut werden. Nach der Umstellung einzelner Bauteile bei verschiedenen Lokomotiven wurde mit der E 44 082 erstmals die maximal mögliche Buntmetalleinsparung ausgeführt. Die Fertigstellung der als „Heimstofflokomotive" bezeichneten E 44 082 verzögerte sich dadurch um etwa ein Jahr bis zum 14. September 1939. Bei der Ausführung als KEL wurden etwa 3000 kg Kupfer und Kupferlegierungen durch 1 400 kg Aluminium und Silumin ersetzt; dies betraf die Wicklungen der Lüfter- und Ölpumpenmotoren, die Stromschienen, die Verbindungen zum Nockenschaltwerk und ab der E 44 126 die Wicklungen des 1900-kVA-Haupttransformators.
Die elektrische Ausrüstung der E 44 lieferten die SSW. Die Fahrzeugteile fertigten Henschel (93), Krauss-Maffei (76) bis zum Jahre 1940 und die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (7) im Jahre 1942. Geliefert wurden in den einzelnen Jahren folgende Stückzahlen an Lokomotiven: 1933 (20), 1934 (10), 1935 (10), 1936 (15), 1937 (14), 1938 (13), 1939 (20), 1940 (8), 1941 (10), 1942 (22), 1943 (23), 1944 (7) und 1945 (4).
Von den 176 Lokomotiven der Baureihe E 44 stellte die DRG bis zum Kriegsende 173 Lokomotiven in Dienst, die sich zu diesem Zeitpunkt auf folgende Bahnbetriebswerke verteilten:
RBD Augsburg: Bw Augsburg (16), Bw Bludenz (2);
RBD Breslau (heute Wrocław/VRP): Bw Hirschberg (heute Jelenia Góra/VRP) (4);
RBD Erfurt: Bw Saalfeld (Saale) (12), Bw Weißenfels (8);
RBD Halle (Saale): Bw Bitterfeld (3), Bw Dessau (4), Bw Großkorbetha (2), Bw Halle P (11), Bw Leipzig Hbf West (6), Bw Leipzig-Wahren (4);
RBD München: Bw Garmisch (8), Bw München Hbf (24), Bw Treuchtlingen (9);
RBD Nürnberg: Bw Bamberg (25), Bw Nürnberg Rbf (10);
RBD Regensburg: Bw Landshut (6);
RBD Stuttgart: Bw Tübingen (8), Bw Ulm (8).
Ausgemustert waren bereits außer der E 44 129 (10. April 1943) die bei einem Fliegerangriff auf München am 9./10. März 1943 schwer beschädigten E 44 007 und E 44 026 sowie am 15. September 1943 die ebenfalls bombengeschädigte E 44 005.
Betriebsfähig überstanden den zweiten Weltkrieg 116 E 44, davon 81 in süddeutschen Bw, 33 in mitteldeutschen Bw und zwei in schlesischen Bw. Von den überwiegend mit Bomben und Beschußschäden abgestellten Lokomotiven wurden die E 44 003, E 44 033, E 44 041, E 44 061, E 44 067, E 44 072, E 44 074, E 44 104, E 44 122, E 44 144 und E 44 173 so schwer beschädigt, daß sie bereits z-gestellt werden mußten.

5



6



Die Lokomotiven der Baureihe E 244

Mitte der 30er Jahre elektrifizierte die DRG für einen Versuchsbetrieb die Höllentalbahn im Schwarzwald mit Einphasenwechselstrom 20 kV, 50 Hz und beschaffte vier aus den Baureihen E 44 und E 44^{1} abgeleitete Bo' Bo'-Lokomotiven. Die als Baureihe E 244 bezeichneten Lokomotiven bauten die AEG (E 244 01), BBC mit Krauss-Maffei (E 244 11), SSW mit Krauss-Maffei (E 244 21) und Garbe-Lahmeyer mit Krupp (E 244 31). Die AEG entwickelte ihre Lokomotive in Anlehnung an die von ihr gebauten E 44 106 bis E 44 109, die anderen drei glichen der Serien-E 44. Die Lokomotiven waren ständig im Bw Freiburg beheimatet. Als erste wurde am 6. Januar 1936 die E 244 31 geliefert. Ihr folgten im Juni 1936 die E 244 11 und E 244 21 sowie als letzte am 1. Dezember 1937 die E 244 01. Die offizielle Indienststellung der Lokomotiven war erst nach einer längeren Erprobungszeit, bedingt durch die technisches Neuland darstellenden elektrischen Ausrüstungen, möglich. Die E 244 31 hatte ihre bahnamtliche Abnahme und Indienststellung am 15. September 1936, aber erst am 4. November 1937 eine Probefahrt. Die anderen Lokomotiven folgten am 12. Oktober 1936 (E 244 21), am 1. Dezember 1936 (E 244 11) und am 7. Dezember 1937 (E 244 01).

Im Jahre 1946 ließen die Südwestdeutschen Eisenbahnen auf Veranlassung der französischen Besatzungsbehörde aus der kriegsbeschädigten und ausgemusterten E 44 005 eine weitere 50-Hz-Lokomotive für die Höllentalbahn bauen. Bei ihr kamen eine Reihe neuer technischer Erkenntnisse, u. a. Tandemfahrmotoren, zur Anwendung. Die Lokomotive wurde als E 244 22 am 24. Januar 1951 beim Bw Freiburg in Dienst gestellt.

Nach nahezu 25 Betriebsjahren beendete am 21. Mai 1960 die DB den 50-Hz-Betrieb auf der Höllentalbahn und stellte ihn auf 15 kV, 16 2/3 Hz um. Die Lokomotiven der Baureihe E 244 wurden z-gestellt. Am 27. Juli 1960 musterte man dann die E 244 01 und am 11. Januar 1961 die E 244 31 aus. Unter der Verwendung von Bauteilen ihrer Neubau-Elektrolokomotiven baute die DB die E 244 11 zur E 44 188 und die E 244 22 zur E 44 189 um. Aus der E 244 21 entstand unter Verwendung der Tandemfahrmotoren der E 244 22 im Jahre 1962 die Zweisystemlokomotive E 344 01. Die E 244 31 gehörte von 1962 bis 1967 dem Deutschen Museum in München. Anschließend stand sie im AW München-Freimann. Seit 1973 befindet sich dieses Fahrzeug als Ausstellungsobjekt bei der TH Karlsruhe. Einer ihrer Fahrmotoren ist wegen seiner besonderen technischen Bedeutung im Verkehrsmuseum in Nürnberg ausgestellt.

Die E 44 mit elektrischer Widerstandsbreme

Nach der Annexion Österreichs im Jahre 1938 durch die deutschen Faschisten mußte die DR auch geeignete Lokomotiven für den Betrieb auf den dortigen Gebirgsstrecken beschaffen. Vorbereitend darauf erhielt im Oktober 1938 das Bw Spittal-Millstädtersee vom Bw Hirschberg die E 44 043. Mit ihr fanden auf der Tauernstrecke Schwarzach St. Veit–Spittal-Millstädtersee mit Steigungen bis zu 28 ‰ Vergleichsfahrten mit einer österreichischen Bo'Bo'-Lokomotive der Baureihe 1170.2, spätere DRG-Baureihe E 45^{2}, statt. Zu Beginn des zweiten Weltkriegs erhielt das Bw Salzburg die E 44 043.

Anschließend an die Versuche beschaffte die DR acht Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe E 45^{2} nach österreichischem Vorbild und entschied sich, bei der weiteren Beschaffung der Baureihe E 44 23 Lokomotiven (E 44 103 bis E 44 125) mit einem leistungsfähigeren Haupttransformator (2 070 kVA durch verbesserte Kühlung) und 40 Lokomotiven (E 44 152 bis E 44 191) mit einer elektrischen Widerstandsbremse (321 kW, 9 Bremsstufen) auszurüsten. Mit der elektrischen Bremse konnten die Lokomotiven 30-t-Zuglast bei 31-‰-Gefälle auf 50 km/h bzw. bei 25-‰-Gefälle auf 70-km/h-Beharrungsgeschwindigkeit abbremsen. Die Lokomotiven wurden als Unterbaureihe E 44^{W} bezeichnet und ihre Betriebsnummern durch ein hochgestelltes „W" ergänzt, z. B. E 44 167^{W}. Die Lieferung der E 44^{W} begann im April 1943.

Der vorgesehene Einsatz auf den österreichischen Gebirgsstrecken kam jedoch nicht zustande. Im Jahr 1940 begann die Indienststellung der Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe E 94, die den Anforderungen des Gebirgsbetriebes besser gerecht wurden und von denen bis 1943 bereits eine größere Anzahl in Betrieb waren. So wurden von den bis zum Kriegsende 1945 gelieferten 27 E 44^{W} bei den Bahnbetriebswerken Augsburg (5), Freilassing (10) und München Hbf (9) nur 24 Lokomotiven in Betrieb genommen. Zwei für das Bw München Hbf bestimmte E 44^{W} befanden sich zum Kriegsende im RAW München-Freimann. Sie wurden am 15. Dezember 1945 (E 44 176^{W}) und am 17. Januar 1946 (E 44 177^{W}) in Dienst gestellt. Die ebenfalls für das Bw München Hbf bestimmte E 44 178^{W} befand sich zum gleichen Zeitpunkt im RAW Dessau und wurde im Juli 1945 beim Bw Weißenfels in Betrieb genommen. Zwei nachgelieferte Lokomotiven erhielt das Bw München Hbf, am 9. August 1946 die E 44 179^{W} und am 26. März 1947 die E 44 180^{W}. Drei weitere Lokomotiven bekam das Bw Stuttgart, am 26. August 1950 die E 44 181^{W}, am 13. Dezember 1950 die E 44 182^{W} und am 19. Februar 1951 die E 44 183^{W}. Durch Kriegsereignisse – meistens handelte es sich um Bombenschäden bei Fliegerangriffen – wurden die E 44 166^{W} am 23. Februar 1945 auf Bahnhof Wörgl und die E 44 173^{W} beschädigt, letztere so schwer, daß sie am 7. November 1945 ausgemustert werden sollte.

Zur Deutschen Bundesbahn kamen 30 E 44^{W}. Ein spezielles Einsatzgebiet für die Anwendung der elektrischen Widerstandsbremse ergab sich bei diesen Fahrzeugen erst durch die Umstellung der Höllentalbahn auf 15 kV, 16 2/3 Hz ab Sommerfahrplan 1960. Daraufhin konzentrierte die DB die E 44^{W} beim Bw Freiburg, so daß sich am 1. Januar 1960 die Lokomotiven auf folgende Bahnbetriebswerke verteilten:

Freiburg: E 44 152, E 44 154, E 44 155, E 44 158, E 44 160, E 44 161, E 44 162, E 44 167, E 44 168, E 44 169, E 44 170, E 44 172, E 44 174, E 44 175, E 44 176, E 44 177, E 44 179, E 44 180, E 44 181 (19);

Augsburg: E 44 153, E 44 156, E 44 157, E 44 159, E 44 166, E 44 171 (6);

Stuttgart: E 44 163, E 44 164, E 44 165, E 44 182, E 44 183 (5).

Die Lokomotiven in Augsburg und Stuttgart sowie die E 44 160, E 44 175 und E 44 179 des Bw Freiburg wurden als normale E 44 verwendet. Für den Betrieb auf der Höllentalbahn war bei 16 Lokomotiven die elektrische Bremse angewendet worden. Diese Lokomotiven erhielten ab 1962 als Unterbaureihe die Bezeichnung E 44^{11} und eine vierstellige Ordnungsnummer, z. B. E 44 1162. Mit Einführung der ab 1. Januar 1968 gültigen Baureihenbezeichnung bei der DB wurden sie als BR 145 bezeichnet.

Mit zunehmendem Einsatz von Bo'Bo'-Neubaulokomotiven der Baureihe 139 beim Bw Freiburg gegen Ende der 70er Jahre wurden die ersten 145er ausgemustert: 145 154 (26. Mai 1977), 145 174 (26. Januar 1978), 145 167 und 145 169 (27. Juli 1978), 145 152 (28. September 1978) und 145 161 (25. Januar 1979). Der Einsatz der Baureihe 145 beim Bw Freiburg endete mit dem Sommerfahrplan 1979, und die restlichen acht Lokomotiven kamen bis auf die 145 155 ab 30. September 1979 zum Bw Rosenheim. Die 145 155 folgte am 2. November 1979. In Rosenheim waren die Lokomotiven gemeinsam mit 144ern im Plandienst. Mit diesem Lokomotivzugang kam es für einige Jahre noch einmal zu einem umfangreichen 144/145-Einsatz. Der Zugang weiterer Lokomotiven der Baureihe 140 bei der BD München brachte das Ende auch für die 145er beim Bw Rosenheim. Fünf Lokomotiven erhielt zum Sommerfahrplan 1983 das Bw Würzburg, und ausgemustert wurden am 30. Juni 1983 die 145 180, am 31. August 1983 die 145 177 und am 25. September 1983 die 145 176. Nach dem Sommerfahrplan 1983 benötigte das Bw Würzburg die 145er nicht mehr, sie wurden abgestellt und 1984 mit der Rosenheimer 145 158 ausgemustert.

Fortsetzung im Heft 8/88

60 Jahre elektrisch auf der Stadtbahn

1


Am 11. Juni 1988 jährt sich in Berlin zum 60. Mal jener Tag, an dem der elektrische Zugbetrieb zwischen Erkner und Potsdam aufgenommen wurde. Erstmals an diesem Tag verkehrten fünf elektrisch angetriebene Züge an Stelle der dampflokbespannten. Sie befuhren nun auch gleichzeitig die Viaduktstrecke der Stadtbahn. Damit begann für den Berliner Eisenbahn-Nahverkehr ein Zeitalter, das bis in die heutige Zeit hineinreicht – die S-Bahn als das Verkehrsmittel Berlins. Die Stadtbahnstrecke vom Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Friedrichstraße ist heute sowohl im Berufs-, als auch Touristenverkehr der Hauptstadt ein unentbehrliches Bindeglied zwischen dem Zentrum der Stadt und den angrenzenden Stadtbezirken bzw. Vororten.

1 Kurvenreich ist der Verlauf der Stadtbahnstrecke. Hier fährt ein vom Bahnhof Friedrichstraße kommender Zug zum Haltepunkt Marx-Engels-Platz; im Hintergrund das Bodemuseum.

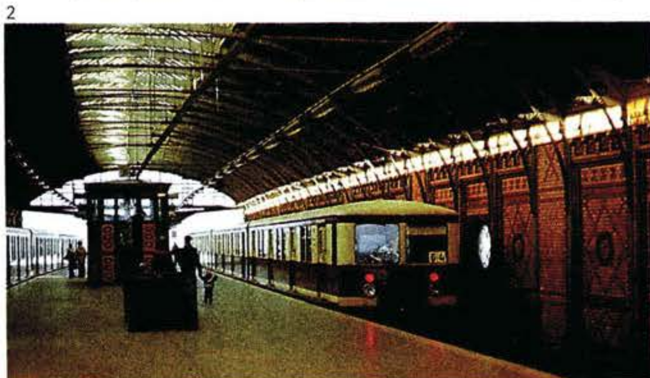
2 Die Hochbauten des Haltepunktes Marx-Engels-Platz stehen unter Denkmalschutz. Nach umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten präsentiert sich die Anlage weitgehend im Ursprungszustand.

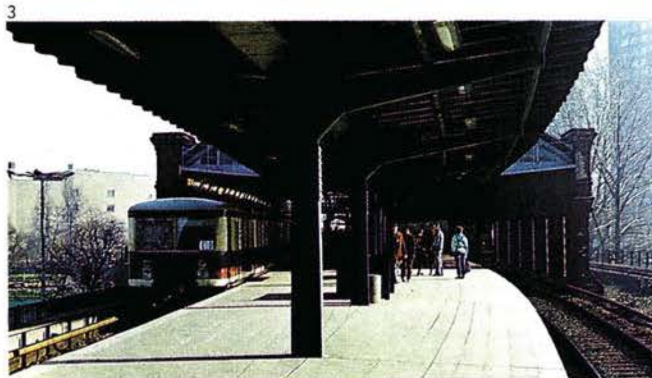
3 Der außerhalb der Halle des Haltepunktes Marx-Engels-Platz gelegene Bahnsteig ist ebenfalls überdacht.

4 Typisch für die Stadtbahnstrecke sind die einseitig abgestützten Signalbrücken – hier zwischen Marx-Engels-Platz und Alexanderplatz.

5 Im Herbst 1987 erforderten Bauarbeiten auf der Stadtbahn einen ungewöhnlichen S-Bahn-Ersatzverkehr, der auf den S-Bahn-Gleisen mit Doppelstockzügen – befördert von Diesellokomotiven – eingerichtet wurde. Diese Aufnahme zeigt einen solchen Zug im Bahnhof Jannowitzbrücke.

Text: H.-J. Hütter, Berlin
Fotos: B. Sprang, Berlin (1), H.-J. Hütter, Berlin (2 bis 5)

2


3


4


5


modell eisenbahner poster

Traditionsbahn
Radebeul Ost–Radeburg

Foto: R. Kahmann





H0-Straßenfahrzeuge

Aus der Werkstatt von Ralf Meyer aus Vielau stellen wir auf dieser Seite weitere Eigen- bzw. Umbaumodelle vor. Auf die Veröffentlichung einer Bauanleitung wird verzichtet, weil bereits die Fotos Aufschluß über einzelne Bastelarbeiten geben.

1 links: W 50 L (Straßenkehrmaschine), rechts: ebenfalls W 50 L (Fäkalienfahrzeug), beides Umbauten aus handelsüblichem Material

2 Magirus-Deutz-Kofferzug „Deutrans" (Eigenbau)

3 Škoda-MS-24-Kipper mit einem Anhänger der Bauart HK 8

4 Jelcz-Turbo (Bauart C 417 D) mit Kesselauflieger (Eigenbau)

5 Der auf Abb. 4 zu sehende LKW, aber mit Kofferauflieger

6 LIAZ-Sattelzug mit dreiachsigem Pritschenauflieger (Eigenbau)

Fotos: L. Meyer, Vielau

1



2



3



4



5



6





Klein auf groß

Auf einer Schiene mit der interessanten Gußprägung „König Albert W 1915" hielt für uns Joachim Focke aus Leipzig seinen H0-Oldtimer-Zug im Bilde fest. Während die Lokomotive der Gattung I K in eigener Werkstatt entstand, sind die Wagen ein Erzeugnis der Dresdner Firma „technomodell". Die Maschine stellten wir bereits im Heft 5/87 auf Seite 28 vor. Über die Heimanlage dieses Modelleisenbahners berichtete „me" im Heft 10/81 auf den Seiten 294 und 295.

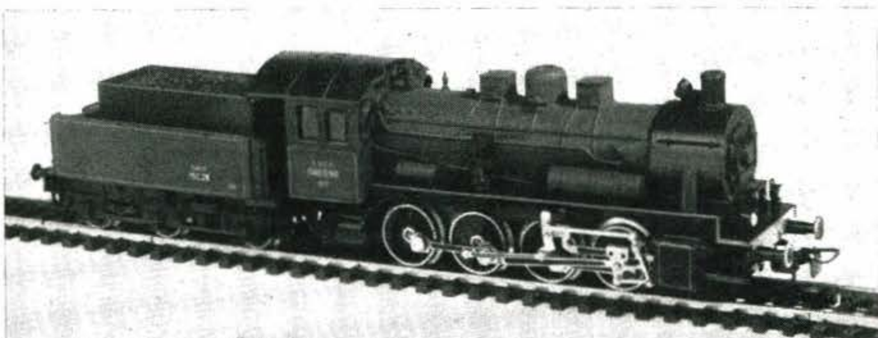
Während der Leipziger Frühjahrsmesse 1988 notiert

Der **VEB PIKO Sonneberg** zeigte ein umfangreiches Sortiment an Weiterentwicklungen auf der Grundlage bereits bekannter Modelle. So wurde das H0-Modell der Baureihe 55 nun als Baureihe 040 D 90 der Französischen Staatsbahnen (SNCF) vorgestellt (Abb. 1). Dazu passend, ebenfalls in SNCF-Ausführung, gab es zwei Kühlwagen „Interfrigo" mit verschiedener Reklame auf der Basis des EK 2 (Abb. 2), einen vierachsigen Ganzstahlhochbordwagen, einen zweiachsigen G-Wagen und den Zementsilowagen mit der Dekoration „EVS".
Die bereits bekannten Modelle der zwei- und vierachsigen Kesselwagen waren erstmals in silberner Farbgebung mit schwarz-roter „TEXACO"-Beschriftung zu sehen (Abb. 3).
Besonders für Freunde der DRG-Epoche dürfte die graue Variante der E 44 in Beschriftung der DRG-Zeit interessant sein. Damit ist nun endlich für die DRG-Eilzugwagen vom VEB PREFO Dresden ein geeignetes Triebfahrzeug vorhanden.

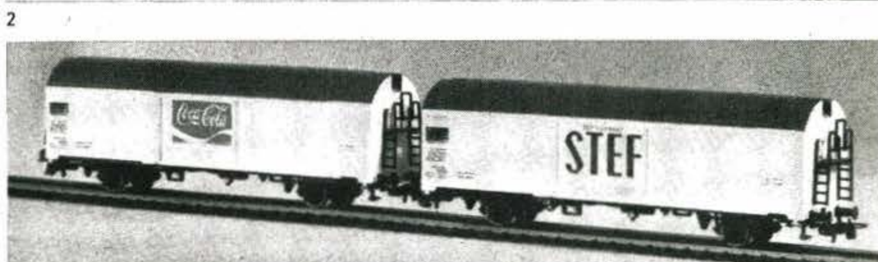
Der VEB PREFO Dresden stellte diesmal „nur" ein neues H0-Modell vor. Es handelte sich um das Versuchsmuster des Gepäckwagens Pwi 32 der DRG. Dieses Modell entspricht in Farbgebung und technischer Ausführung dem bereits vorgestellten Personenwagen C 33 der DRG.
Eine lang erwartete Neuheit auf dem Gebiet der Straßenfahrzeuge stellt das Škoda-Müllfahrzeug dar. Zwei Mülltonnen gehören ebenfalls zu diesem ausgezeichnet gelungenen Modell, das im Handel bereits erhältlich ist.
In der Nenngröße TT werden zwei Geschenkpackungen vom **VEB Berliner TT-Bahnen** das Sortiment erweitern. Eine Packung ist dem 30jährigen Betriebsjubiläum gewidmet. Sie enthält eine Diesellokomotive der Baureihe 119 der DR und vier Kühlwagen mit unterschiedlichen Werbeaufdrucken sowie eine Gedenkmedaille.
Besonders gut gelungen ist die andere Geschenkpackung („Touristenexpress"). Sie enthält eine Damplokomotive der Baureihe 23 der Deutschen Reichsbahn, zwei Speisewagen sowie zwei Schlafwagen in der blauen Farbgebung des „Tourex" im Betriebszustand des Jahres 1964.
Der **VEB VERO Olbernhau** präsentierte den Kleinbausatz „Baustellenzubehör". Mit dem für einen Kleinbausatz sehr umfangreichen Inhalt, wie Bauwagen, Betonmischmaschine, Zementsilo, Baustellenbegrenzung, Baustellenzaun, Teerofen, Schubkarre, verschiedene Werkzeuge, Leiter, Umleitungstafel, Leiteinrichtungen u. a. m., können Baustellen auf der Modelleisenbahnanlage vielseitig und vorbildgetreu gestaltet werden.

Pepo

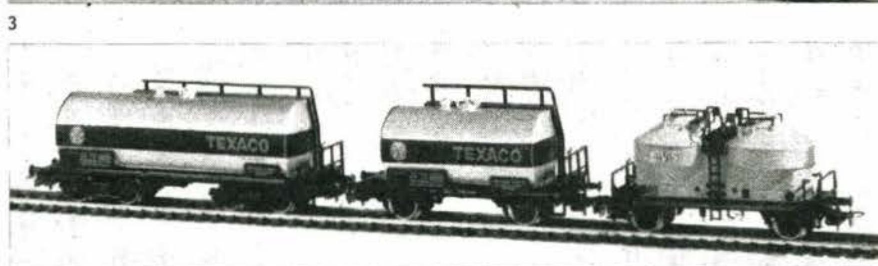
1



2



3



1 Damplokomotive der Baureihe 55 in SNCF-Ausführung (H0)

2 Die Eiskühlwagen der SNCF (6434/071-0000/links und 6434/070 0000 rechts) (H0)

3 V. l. n. r.: vierachsiger Kesselwagen „Texaco" der DR (6424/021-0000), zweiachsiger Kesselwagen „Texaco" der DB (6408/029-0000) und Behälterwagen der SNCF (6433/070-0000) (H0)

Fotos: Prst.

Rezension

Militärischer Eisenbahnbrückenbau, MTH des Militärverlages der DDR, Berlin 1988, 32 Seiten mit zahlr. Bildern und Zeichnungen, 2,00 M

Von Eisenbahnbehelfsbrücken aus Holz im Bereich der Preußischen Militäreisenbahn um 1910 ist da die Rede und von modernen PIŽMO-Stützen, die bei der gemeinsamen Lösung von Bauaufgaben durch die Baudienststellen der Deutschen Reichsbahn und die Truppen des Militärtransportwesens eingesetzt werden. Eingerahmt wird das Ganze von Erlebnisberichten aus dem großen Bereich mehrtägiger Übungen unserer Eisenbahnpioniere.
Einen besonderen Service hat sich der Autor, selbst engagierter Modelleisenbahner, für die militärtechnisch interessierten Anlagenbauer ausgedacht: Auf den Mittelseiten werden drei Behelfsbrücken und Brückengeräte in Seitenansichten und Querschnitten vorgestellt. Der Widergabemaßstab beträgt 1:120, so daß die TT-Anlagenbauer die Maße sofort von der Zeichnung übernehmen können.
Übrigens werden Eisenbahnbehelfsbrücken und Brückengeräte nicht nur im militärischen Bereich eingesetzt. Auch bei nahen Umgehungen und bei der betrieblichen Lösung von Bauaufgaben machen sie sich sehr attraktiv auf einer Modelleisenbahnanlage.

Georg Kerber

Peter Koehler (DMV), Rathenow,
Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV), Stendal
und Wolfgang Schütte (DMV), Stendal

Schnellzuglokomotive der BR 03^{10} in H0

Das Vorbild

60 stromlinienverkleidete Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03^{10} wurden ab 1939 an die Deutsche Reichsbahn für die Beförderung schnellfahrender Züge auf jenen Strecken übergeben, die eine Achsfahrmasse von 18 t zuließen. Nach kurzen Einsätzen im süddeutschen Raum (Bahnbetriebswerke Nürnberg und Ulm) sowie im durch die deutschen Faschisten besetzten Österreich (Bahnbetriebswerke Wien West und Linz) stationierte man die Maschinen ab 1942 in den Bahnbetriebswerken Posen (heute Poznań/VRP) und Kattowitz (heute Katowice/VRP). Kurz vor dem Kriegsende gelangten die Lokomotiven aber in Richtung Westen. Die DR übernahm 21 dieser Dreizylinder-Lokomotiven. Sie waren zunächst vorrangig in den Bahnbetriebswerken Leipzig Hbf West und Halle P beheimatet.

1952 und 1953 entfernte man die Stromlinienverkleidung und baute die Maschinen in die Normalausführung um. 1959 erhielten die Lokomotiven Neubaukessel mit Verbrennungskammer und ab 1965 – bis auf die 03 1087 – die Ölhauptfeuerung. Die 03 1087 war zeitweise mit Kohlenstaubfeuerung in Betrieb. Die Lokomotiven 03 1010 und 03 1074 hatten anstelle des Mischvorwärmers einen Oberflächenvorwärmer, denn beide besaßen Riggenbach-Gegendruckbremsen. Diese Triebfahrzeuge dienten lange Jahre als Bremslokomotiven in der ehemaligen VES-M Halle. Die rekonstruierten Schnellzugmaschinen wurden im Bw Stralsund konzentriert, von wo aus sie bis zu ihrer Ausmusterung die schweren Schnellzüge zwischen Saßnitz Hafen (später Stralsund Rügendamm) und Berlin beförderten.

Die Lokomotive 03 1010 in der Ausführung mit Indusi, Ölhauptfeuerung, Riggenbach-Gegendruckbremse und normalem Schornstein, wie sie beim Bw Halle P für die VES-M Anfang 1968 im Dienst stand, ist das Vorbild für unseren Umbauvorschlag.

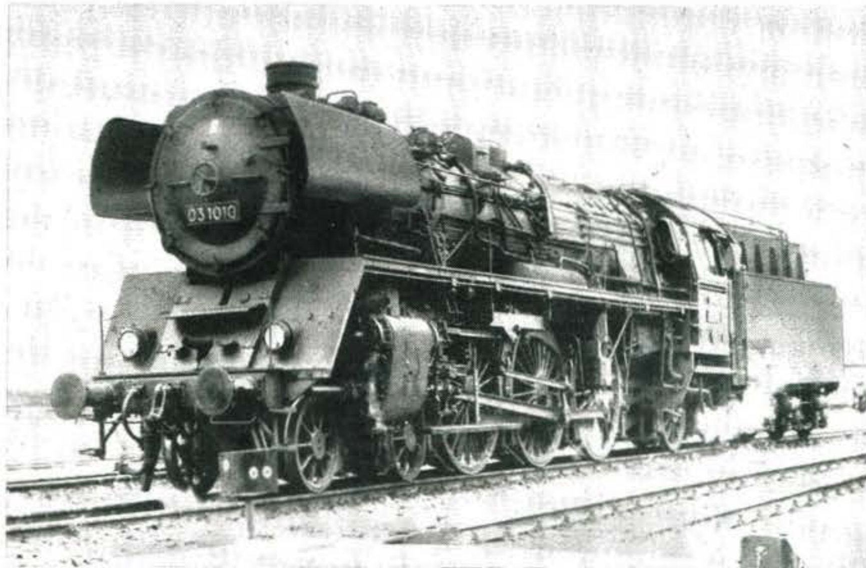
Grundsätzliches zum Modell

Folgende Variationen dieser Lokomotive sind möglich:
- Kohlefeuerung (ohne EDV-Nummer) und Normal-Schornstein,
- Ölfeuerung (mit EDV-Nummer) und Giesl-Ejektor und
- Ölfeuerung (mit EDV-Nummer) und Normal-Schornstein.

Auch solche Feinheiten wie der Messing-Ring am Schornstein, Rauchkammer-Handrad aus Messing und Messing-Nummernschilder lassen sich darstellen.

Obwohl es durchaus möglich ist, die Lokomotive aus der 03-Reko vom VEB PIKO umzubauen, basiert der folgende Umbauvorschlag aber auf dem PIKO-Modell der 01.5 (Öl) mit Speichenrädern. Von diesem Modell werden das

1



gesamte Fahrwerk und der komplette Öltender mit dem Antrieb verwendet. Weiterhin benötigt man den Kessel, das Führerhaus, die Windleitbleche und das Umlaufblech von der PIKO-BR 41-Reko, den Zylinderblock und den Motor von der PIKO-BR 66 sowie den Vorwärmer und die Knorr-Tolkien-Speisepumpe von der BR 75 des VEB EMB Zwickau.

Vor dem Umbau sollten unbedingt entsprechende Vorbildfotos mit Total- und Detailansichten vorliegen, damit auch jede Einzelheit an Lokomotive und Tender nachgebildet werden kann.

An dem hier vorgestellten Fahrzeug wurden nachstehende Details weggelassen, denn das Modell befindet sich auf der Gemeinschaftsanlage der AG 7/32 im harten Betriebseinsatz, und es hat sich in der vorliegenden Ausführung bisher bewährt.

1. Generell wurde auf eine funktionstüchtige Beleuchtung verzichtet.
2. Es wurden auf beiden Seiten keine Aböltrittbleche unter den Kreuzköpfen angebracht, um die Funktionsfähigkeit der Steuerung und die Profilfreiheit des Drehgestells nicht zu beeinträchtigen.
3. Auf ein funktionierendes Innentriebwerk wurde kein Wert gelegt, um die Maschine nicht unnötig zu komplizieren. Bei der Vorbildlokomotive ist vom Innentriebwerk ohnehin fast gar nichts zu sehen, da der Innenzylinder sehr weit nach vorn geschoben ist.

Alle anderen Details sind am Modell nachgebildet worden.

Das Fahrwerk

Als erstes ist das Fahrwerk der Lokomotive zu ändern. Zunächst sind im Rahmen der 01.5 die Durchbrüche auszuarbeiten (vgl. „me" 7/78, S. 213).

Der Schwenkrahmen der PIKO-01.5 wird beibehalten, ebenfalls der vordere Drehpunkt und die Befestigung. Als nächstes wird der Zylinderblock der PIKO-66er an den Rahmen angepaßt.

Der alte 01-Zylinderblock wird nicht mehr benötigt. Beim Vorbild sind die Zylinder der 03 gegenüber denen der 01 kleiner im Durchmesser. Die Zylindermitte muß unbedingt auf die Mitte der Kuppelachsen abgesenkt werden, damit das Triebwerk wieder einwandfrei läuft. Der mittlere Teil des neuen Zylinderblocks dient dann als Rauchkammerträger. Er wird erst bearbeitet, wenn der Kessel auf das Fahrwerk aufgesetzt wird. Dadurch stimmt dann die Höhe des Kessels exakt mit dem Vorbild überein. Über der ersten Laufachse im Rahmen wird die Attrappe des Mittelzylinders nachgebildet (Plastreste oder Zylinder von der Baureihe 86). Auf der linken Seite ist als Einströmrohr zum Mittelzylinder hin ein Drahtstück von etwa 3-mm-Durchmesser anzubringen. Es verläuft vom Einströmrohr des linken Zylinders etwa 10 mm nach vorn und dann zum Schieberkasten des Mittelzylinders.

Die schwierigste Aufgabe ist das Anpassen des Steuerungsträgers und der Kreuzkopfgleitbahn an den Zylinderblock und die Auflage auf den Rahmen. Die Befestigung des Steuerungsträgers entspricht der 01.5, nämlich eine M-2-Schraube und Mutter. Der gesamte Steuerungsträger muß um 2,5 mm ab-

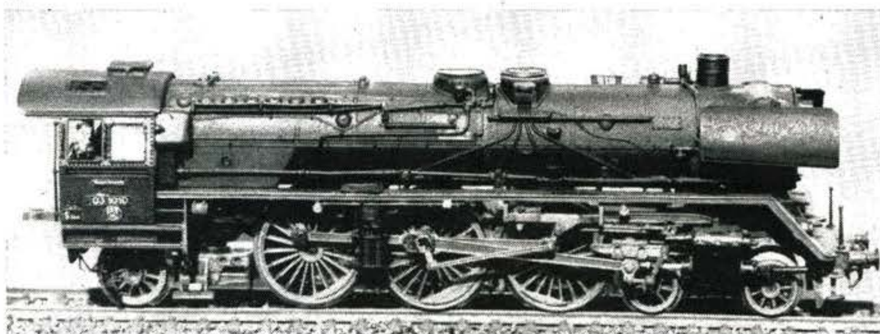
gesenkt werden. Dazu wird einerseits der Rahmen um 1 mm ausgespart. Andererseits werden 1,5 mm vom unteren Teil des Steuerungsträgers abgefeilt. Im Bereich der ersten Kuppelachse sind an den Querträgern Aussparungen einzuarbeiten, damit die Räder einwandfrei laufen und die Spurkränze nicht schleifen. Die Stromabnehmerfedern für die erste Kuppelachse werden entfernt. Dafür nehmen die Tenderlaufachsen den Strom mit ab. Die Kreuzkopfgleitbahnen werden auf beiden Seiten sauber abgeschnitten und 2 mm höher wieder mit Epasol angeklebt. Dabei müssen sich die Kreuzköpfe auf dem gesamten Bereich der Gleitbahn stets spielend leicht bewegen lassen und nicht klemmen (Spritzgrate sauber entfernen!). Das ist die Voraussetzung für einen einwandfreien Lauf des Triebwerks der Lokomotive.

Nun können der Steuerungsträger mit Kreuzköpfen und Voreilhebel mit Lenkerstange probeweise montiert und die Kuppelachsen eingesetzt werden. Auf einem Gleisstück wird überprüft, ob Zylinder, Gleitbahn und Steuerungsträger zueinander parallel sitzen. Als nächstes wird auf dem Rahmen der eine der beiden Hauptluftbehälter im Bereich der zweiten Kuppelachse und der Hilfsluftbehälter im Bereich der dritten Kuppelachse aufgeklebt. Weiterhin sind vorn in die Zylinder die Kolbenstangenschutzrohre der BR 86 einzusetzen. Die Sandfallrohre aus dünnem Draht werden mit Epasol an der Grundplatte festgeklebt, aber erst nach Fertigstellung des Fahrwerks so gebogen, daß die Enden vor den Rädern bis kurz über die Schienen reichen. Beim Vorbild wurden die Lokräder nur von vorn gesandet.

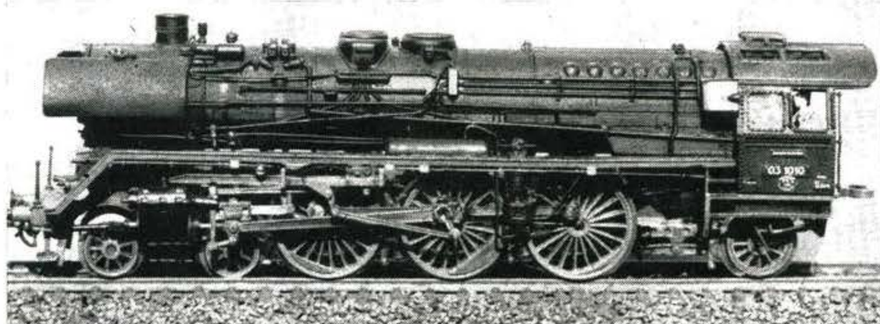
Das Vorlauf-Drehgestell wird unverändert übernommen. Der Rahmen mit der Schleppachse ist aber so zu verändern, daß die Achse um 3 mm nach vorn gerückt wird. Dabei muß die Achse aus dem Rahmen entfernt werden. Der Rahmen muß hinter dem Drehzapfen sauber und gerade durchgesägt werden. Vom hinteren Teil sind an der Schnittstelle 3 mm exakt abzufeilen. Danach werden die beiden Rahmenteile wieder mit Epasol zusammengeklebt. Die angespritzten Bremshängeeisen der Schleppachse gehen verloren. Dafür werden solche der BR 86 mit Epasol so angeklebt, daß die Bremsklötze im Bereich der Radlaufflächen liegen. Dann erst kann die Achse wieder eingesetzt werden.

Das Gegengewicht der ersten Kuppelachse wird ganz weggefeilt und etwas versetzt aus Plastresten auf die Speichen wieder aufgeklebt. Das gegenüber den beiden anderen versetzte Gegengewicht ist ein markantes Detail der 03^{10} als Dreizylinderlok. Wer sich die Mühe macht, die Gegengewichte der anderen Kuppelachsen so zu befeilen, daß sie kleiner werden als die der 01.5., wird belohnt: Das ganze Fahrwerk der Lokomotive wirkt dann sehr viel zierlicher als das der 01.5! Nachdem alle diese Arbeiten abgeschlossen sind, kann das komplette Fahrwerk mit Treib- und Kuppelstangen, Bremshängeeisen und Steuerung montiert und erprobt werden.

2



3



1 03 1010 im Jahre 1969 in Halle

2 Seitenansicht Lokführerseite

3 Seitenansicht Heizerseite

4 Stirnansicht

4



Kessel, Führerhaus und Umlaufblech

Diese gesamte Baugruppe wird von der BR 41-Reko übernommen. An diesen Teilen sind die meisten Änderungen vorzunehmen, obwohl man hier, wie bereits bei der PIKO 03-Reko, als Kompromiß die vier Sandfallrohre hinnehmen sollte. Die markanteste Änderung ist der Einbau eines Oberflächenvorwärmers anstelle des Mischvorwärmers einschließlich der Speisepumpe und der dazugehörigen Leitungen. Er soll etwas näher beschrieben werden:

Der Mischvorwärmer vor dem Schornstein ist mit Hilfe einer Feile vorsichtig zu entfernen. Anschließend wird mit einer Rundfeile (Durchmesser max. 5,5 mm) quer vor dem Schornstein eine Nische eingefeilt, in die man den Oberflächenvorwärmer von der Baureihe 75 mit Epasol einklebt. Nach dem Aushärten ist alles sauber zu verputzen. Die Dampfzuleitung zum Vorwärmer befindet sich innerhalb der Rauchkammer und braucht nur dann nachgebildet zu werden, wenn die Rauchkammertür beweglich hergerichtet wird.

Die von und zum Vorwärmer verlaufenden Speisewasserleitungen auf der Heizerseite müssen aber unbedingt dargestellt werden. Die obere Leitung (Heißwasser) verläuft an der Rauchkammer entlang zum vorderen Kesselspeiseventil, die untere Leitung (Kaltwasser) hinter dem Windleitblech an der Rauchkammer nach unten und dann in Höhe des Umlaufblechs nach hinten bis zur Kesselspeisepumpe. Als weiteres markantes Detail wird der Schalldämpfer der Gegendruckbremse mit Zuleitung und Regelventil nachgebildet. Der Schalldämpfer (aus Messing gedreht) befindet sich unmittelbar hinter dem Schornstein, und die Leitung und das Regelventil liegen auf der Lokführerseite. Dahinter, auf dem Rauchkammerscheitel, befindet sich in Höhe des Überhitzersammelkastens das Luftsaugventil (aus Plast oder Messing angefertigt) zur Überhitzerkühlung bei geschlossenem Regler.

Die Lichtmaschine erhält als Zusatzgenerator für die Indusianlage eine Verlängerung aus einem runden Plastteil. Ihre Dampfzuleitung wird oberhalb der Lichtmaschine angebracht. Als weitere Dampfleitung, die aber nur an Öllok-Modellen benötigt wird, muß auf der Heizerseite die Heißdampfleitung für die Ölbrenner nachgebildet werden. Sie verläuft oben vom Ventilkasten leicht nach unten und am Kessel nach vorn zur Rauchkammer, wo sie nach innen tritt und an ein Überhitzerelement angeschlossen wird. Als Heißdampfleitung kommt sie von der Rauchkammer zurück und verläuft am Kessel entlang zu den Ölbrennern. Die Nachbildung der beiden Absperrventile mit den Ventilspindeln sind auf Abb. 3 direkt über dem Umlauf in Höhe des Kreuzkopfs zu erkennen. Die Anordnung des zweiten Hauptluftbehälters unter dem Umlauf auf der Heizerseite und die Lage der Kolbenspeisepumpe mit den entsprechenden Luft- bzw. Wasserleitungen sind ebenfalls auf Abb. 3 gut zu sehen. Da die Speisepumpe – und genauso die Luftpumpe auf der Lokführerseite – sehr tief angebracht ist und der Rahmen mit Radsätzen und Kuppelstangen im Gleisbogen seitlich ausschwenkt, müssen die beiden Pumpen bis in Höhe der oberen Stellung der Kuppelstangen, also etwa bis zur Hälfte der Pumpenkörper, von hinten flach gefeilt werden. Dadurch können die Kuppelstangen stets frei arbeiten. Da die Öllok keinen Aschkasten mit seitlichen Luftklappen (Bauart Stühren) hat, wird der Aschkasten mit Luftklappen vom Kessel der Baureihe 41-Reko abgesägt und aus Plastresten ein Aschkasten ohne seitliche Luftklappen angeklebt. Nach vorn muß er aber auch eine Öffnung haben und breit genug sein, damit sich der Hauptrahmen dort ungehindert bewegen kann!

Der Hinterrahmen der 01.5 paßt ohne große Änderung an das Führerhaus der 41. An dem Unterrahmen sind diverse Luft- und Wasserleitungen zu befestigen (rechts Hauptluftleitung mit Tropfbecher, links Speisewasserleitung und Schlabberrohr der Strahlpumpe).

Am Führerhaus ist nur wenig zu verändern: Die Sonnenschutzblenden der Stirnfenster sind zu entfernen. Dafür werden die Windstauschuten der BR 01.5 angeklebt. Weiterhin wird auf der rechten Seite das vordere Dachlüfterpaar abgebaut und die Öffnung verklebt und verspachtelt. Die Windabrißkante am hinteren Führerhausdach entfällt.

Der vordere Teil des Umlaufs mit Pufferbohle ist geringfügig zu ändern: Die Spitzenleuchten werden in der Umlaufschräge fest eingebaut. In der Mitte, unterhalb der langen Trittstufe, ist das Kolbenstangenschutzrohr des Mittelzylinders einzubauen. Anstelle der Einheitslaternen finden auf der Pufferbohle zwei Handstangen Platz. Die Pufferbohle erhält Plastimitationen der Luftschläuche und Hakenkupplung.

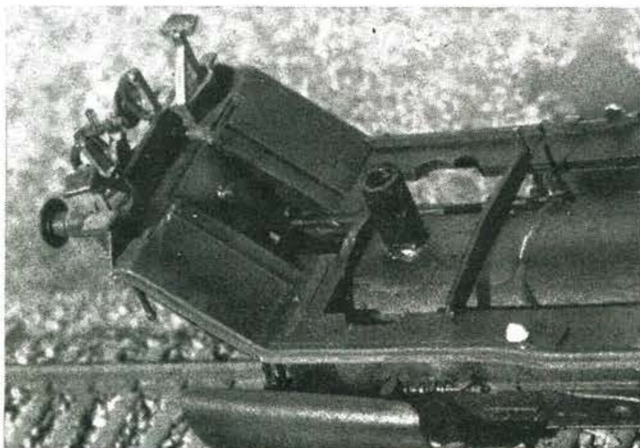
5 Fahrwerk, Rahmen, Zylindergruppe, Triebwerk und Steuerung

6 Unteransicht vorn, Kessel, Umlauf und Pufferbohle

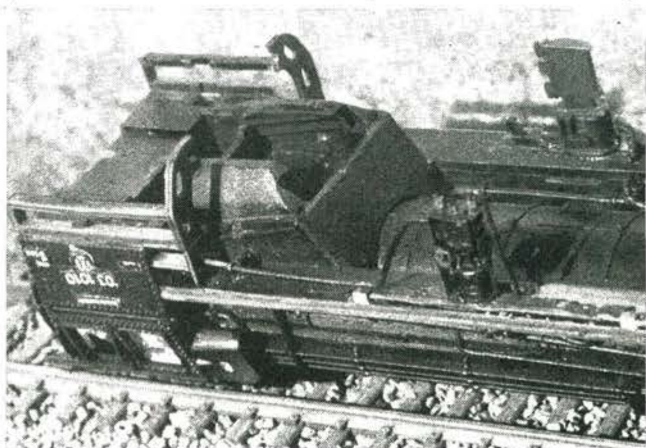
7 Unteransicht hinten, Kessel, Umlauf mit Pumpen und Aschkasten

Fotos: R. Kluge, Lommatzsch (1); P. Köhler, Rathenow (2 bis 7)

6



7



Der Tender

Am Tender sind keine großen Änderungen erforderlich. Er erhält Handstangen an den Aufstiegsleitern und Aussparungen in den Drehgestellblenden.

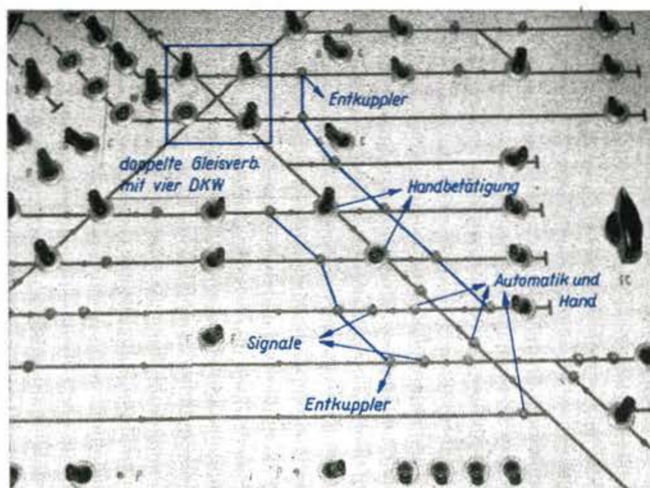
Weiterhin wird der Originalmotor gegen einen solchen der Baureihe 66 von PIKO ausgetauscht. Dazu muß die vordere Motorhalterung abgesägt und soweit nach hinten versetzt werden (mit Epasol ankleben!), daß der Motor der 66er in die Halterung paß. Das Originalritzel der 01.5 wird auf die Motorwelle gesteckt. Der gewonnene Platz im vorderen Teil des Tenders sollte mit zusätzlichem Ballast ausgefüllt werden.

Die Farbgebung und anderes

Zum Schluß wird die Lokomotive nochmals zerlegt und farblich behandelt: Kessel, Umlauf und Tenderoberteil: mattschwarz; Rahmen, Radsätze, Drehgestellblenden des Tenders, Stirnwand des Öltenders mit den Armaturen: signalrot. Die Manometer am Tender und im Führerhaus kann man mit einem weißen Farbtupfer versehen. Die blanken Radreifen aller Räder werden mit einem kleinen Pinsel von innen nach außen rot gestrichen. Die Laufflächen der Räder bleiben dadurch sauber! Nach dem Trocknen der Farbe wird das Modell wieder zusammengebaut.

Beschilderungen, Lokpersonal und Fenstereinsätze vervollständigen das Modell und tragen zu einer vorbildgetreuen Gesamtwirkung bei.

Ansteuerung von doppelten Kreuzungsweichen (DKW)



Spulenanschlüsse bei Pilz-Antrieben lt. Abb. 1	Spule 7	Spule 6	Spule 1	Spule 2
Spulenanschlüsse bei TT-Antrieben lt. Originalverpackung (Antriebe oberhalb der DKW)	Spule 2	Spule 3	Spule 4	Spule 1

Die Aufmachung (blauer Eindruck), der Text und vor allen Dingen die guten Zeichnungen machen den Artikel von Modellbahnfreund Sigfanz in „me" 10/87 S. 32 lesenswert und gut verständlich. Bei Gesprächen über diesen Artikel erfuhr ich, daß sich zahlreiche Modelleisenbahner mit diesem Problem auseinandersetzen. Sind ein oder zwei DKW vorhanden, bevorzugen sie aber das „Umdenken" vor dem Schalten (siehe Fälle 1 bis 4 im o. g. Artikel). Der VEB Berliner TT-Bahnen empfiehlt in seiner DKW-Verpackung eine meiner Meinung nach unglückliche Schaltvariante. Bei dem Gleisbildstellpult unserer Zittauer Gemeinschaftsanlage (siehe Foto) wäre der Bediener weit überfordert, so daß wir seit Jahren schon eine andere, wesentlich einfachere Methode mit Erfolg anwenden:
Der in Abb. 4 des o. g. Artikels gezeigte zusätzliche Schalter kann völlig wegfallen, wenn man die im Gleisbild links eingebauten Taster mit dem rechten Weichenantrieb und die rechten Taster mit dem linken Antrieb nach folgendem Schema verbindet (vergl. Abb. 1):

Taster S 1 nach Spule 7
Taster S 2 nach Spule 2
Taster S 3 nach Spule 1
Taster S 4 nach Spule 6

Wie das Foto beweist, bekommt man auf diese Weise Fahrstraßen aus mehreren DKW einschließlich der im besagten Beitrag angeführten Verknüpfung benachbarter Verbindungen bis hin zur doppelten Gleisverbindung mit vier angebundenen DKW in den Griff!
Auf dem Bild erkennt man außerdem zwei Schaltervarianten: Taster für Hand- und für Automatiksteuerung sowie Kippschalter für Handschaltung. Als Weichenantrieb verwenden wir Flachrelais mit verlängertem Anker. Nicht jeder kann und will einen solchen Aufwand betreiben. Deshalb schlage ich für die Steuerung mit handelsüblichen Tastenpulten unter Beachtung des angegebenen Schaltschemas die nebenstehenden grafischen Symbole vor:
Eine letzte Anmerkung gilt dem Antrieb „W 2" in Abb. 1. Hier wurde die Spulenanordnung graphisch falsch wiedergegeben. Spule 6 befindet sich rechts und Spule 7 links! Die blau eingedruckten Angaben sind aber richtig!

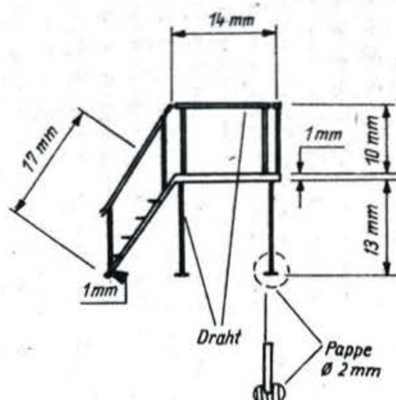
M. Altmann, Zittau,

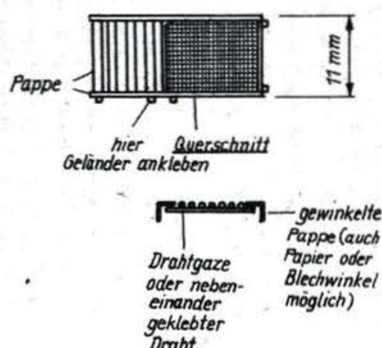
Foto: Verfasser

Bauwagen verbessert

Der im „me" 7/87 auf Seiten 22 und 23 vorgestellte Bauplan eines Bauwagens ist sehr gut. Aber dennoch läßt sich an diesem Fahrzeug noch einiges verbessern.
Türklinken und Scharniere sollten mit Draht nachgebildet werden. Den Wagen kann man an jeden Lkw oder Traktor anhängen. An der Baustelle aufgestellt, ist jedoch eine Treppe erforderlich. Die an der Seitentür ist meist mit einer Plattform verbunden.
Zum Bau sind verschiedene Sorten Draht, Pappe, Papier, Drahtgaze, deren Maschenweite unter 1 mm liegen sollte, und Zweikomponentenkleber erforderlich. Wem die entsprechende Drahtgaze nicht zur Verfügung steht, kann auch dünne Drahtstücke nebeneinander befestigen. Näheres ist den Skizzen zu entnehmen.
Für die Rücktür ist die Treppe dann ohne Plattform zu verwenden. Ergänzt werden muß lediglich auf beiden Seiten ein Geländer. Die Treppe wird grau lackiert.

J. Lehmann, Karl-Marx-Stadt;
Zeichnung: Verfasser





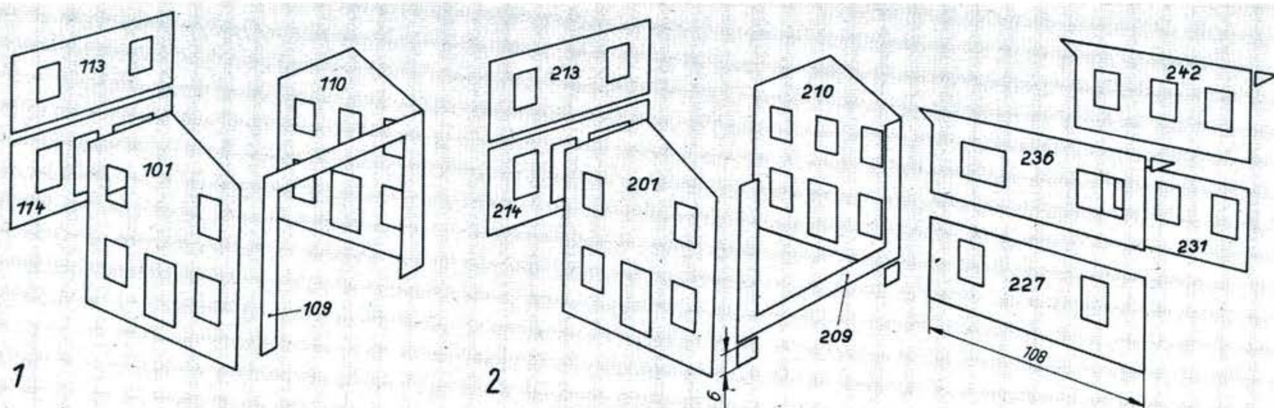
Eingeschottert und doch abnehmbar

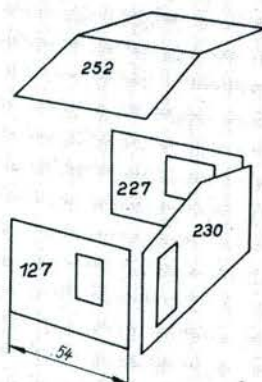
Wenn beim Bau von Modellbahnanlagen die Gleise und Weichen vorbildgetreu eingeschottert wurden, so können sie bei nachträglichen Änderungen der Streckenführung meistens nicht ohne Zerstörung entfernt und neu verlegt werden.

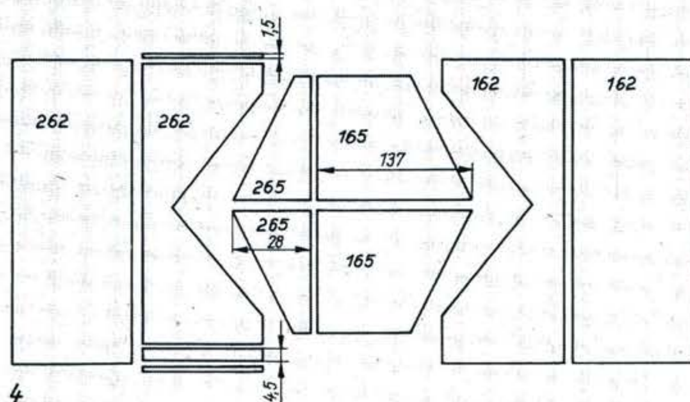
Das aber muß nicht so sein, es geht auch anders:
1. Gleisstück auf ein Blatt Zeichenkarton auflegen, Umrisse anzeichnen, ausschneiden;
2. die ausgeschnittenen Unterlagen mit brauner Plakatfarbe streichen und trocknen lassen;
3. die Unterlagen mit Klebstoff (Latex-farblos) einstreichen, Gleisstück sofort auflegen und mit Schotter (Kaffeesatz) bestreuen;
4. nach dem Trocknen des Klebstoffs Gleisstück umdrehen und überschüssigen Schotter abklopfen;
5. das fertig eingeschotterte Gleisstück nun verlegen und mit kleinen Nägeln oder Holzschrauben befestigen.

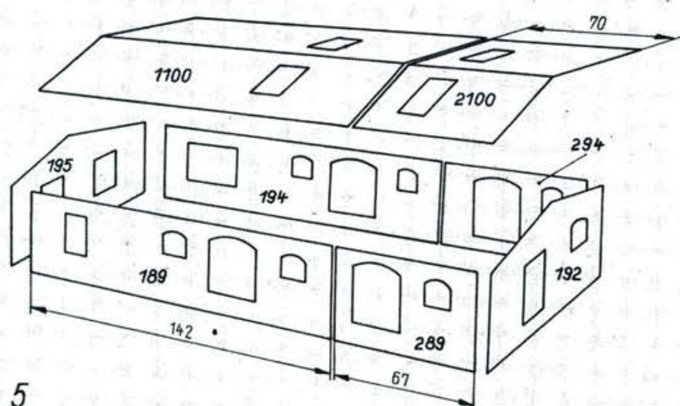
Diese Methode ist auch für Weichen anwendbar. Allerdings darf im Bereich der bewegten Teile die Unterlage nicht mit Leim bestrichen werden.

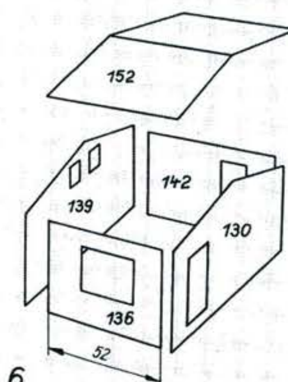
M. Riedel, Suhl

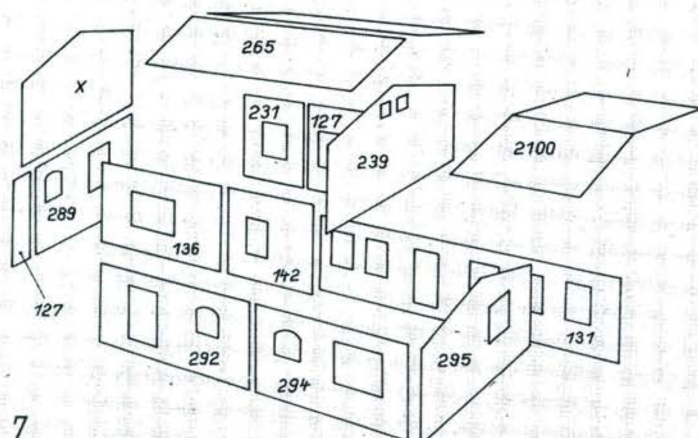












1 Zusammenbau des hinteren Teils vom Empfangsgebäude
2 Bau des Mittelteils; Aufbau des Vorderteils
3 Teile des Anbaus
4 Veränderungen, die am Dach notwendig werden
5 Aufbau des Güterschuppens
6 Die für das Nebengebäude verwendeten Teile
7 Das Dienstwohngebäude
8 Das Empfangsgebäude von der Bahnsteigseite aus gesehen
9 … und hier von der Straßenseite
10 Das Dienstwohngebäude
11 Der Güterschuppen; die Trennfuge der Außenplatten wurde mit dem Dachrinnenfallrohr verdeckt.
12 Das Nebengebäude; der auf dem Dach befestigte Freileitungsmast ist mitunter auch heute beim Vorbild anzutreffen.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Frank Rausendorf (DMV), Beutha

Bahnhof mit Nebengebäuden

Beim Aufbau der Heimanlage suchte ich ein geeignetes Empfangsgebäude für den das Kernstück der Anlage bildenden Bahnhof. Die handelsüblichen Bausätze entsprachen nicht meinen Vorstellungen. Die daraus zu bauenden Bahnhöfe waren einfach zu klein. Dennoch sollte das Gebäude aus möglichst vielen handelsüblichen Bauteilen entstehen. Angeregt durch einen nahegelegenen Bahnhof nahmen meine Vorstellungen Gestalt an. Grundlage bilden zwei Bausätze „Bahnhof Radeburg" des VEB VERO, Betriebsteil 5, Marienberg-Hüttengrund. Daraus baute ich dann ein Empfangsgebäude, ein Dienstwohngebäude, einen Güterschuppen und ein Nebengebäude.

Den einzelnen Nummern der Bauteile wurde zur besseren Unterscheidung, aus welchem Bausatz sie stammen, eine 1 bzw. 2 vorgesetzt. Das Empfangsgebäude untergliedert sich in Hinter-, Mittel- und Vorderteil mit dem sich daran anschließenden Anbau. Der hintere Teil des Gebäudes (Abb. 1) wird, wie vom Hersteller vorgesehen, zusammengebaut. Es werden die im Erdgeschoß (Teil 114) vorhandenen Tür- und Fensteröffnungen mit dekoriert. Das Mittelteil (Abb. 2) wird nach dem Kürzen der Teile 227 und 231 hergestellt. Dabei ist zu beachten, daß beim Teil 231 von der Türseite und beim Teil 227 von der angefasten Seite aus abgemessen wird. Die 45°-Fasen werden grundsätzlich nicht entfernt. Von den Teilen 136 und 142 sind die kleinen Ecken abzutrennen und an die Teile 236 und 242 anzukleben. Beim Aufbau des Vorderteils (Abb. 2) muß vom Teil 209 der Sockelansatz sauber abgetrennt und oben wieder angeklebt werden. Das so veränderte Teil 209 wird um 180° gedreht verwendet, um die Flucht der Außenwände von Hinter- und Vorderteil des Gebäudes zu erreichen. Das Teil 214 wird nicht dekoriert, hier schließt sich der Anbau (Abb. 3) an. Die in der Abbildung hintere Wand ist der Rest des Teils 227. Die Vorderwand ist vom bisher noch nicht verwendeten Teil 127 zu gewinnen (rechte Seite). Aus der Abb. 4 gehen die am Dach notwendigen Veränderungen hervor.

8



9



10



11



12



Den Aufbau des Güterschuppens zeigt Abb. 5. Beim Teil 195 wird die Fensteröffnung nach unten vergrößert. Dadurch kann die Tür 33 eingesetzt werden. Daneben ist eine Fensteröffnung für ein Fenster 3 anzubringen. Beim Absägen des Dachs sollte die angedeutete Dachpappbahntrennlinie am 70 mm breiten Teil 2100 beachtet werden. Wenn bei Beleuchtung des Modells auch die Oberlichter mit erhellt werden sollen, muß die Innendekoration ebenfalls verändert werden.
Aus Abb. 6 sind die für das Nebengebäude verwendeten Teile ersichtlich. Die Vorderwand ist der rechte Abschnitt vom Teil 136 und die Rückwand der linke Abschnitt vom Teil 142. Beim Giebel 139 sind die Klebeleisten für das Dach zu entfernen. Um die glatte Fläche etwas zu verdecken, habe ich davor den Schuppen gesetzt. Das Dienstwohngebäude (Abb. 7) wird nun aus den noch übrig gebliebenen Teilen zusammengesetzt. Es empfiehlt sich, mit der unteren Rückwand zu beginnen. Die Türöffnung wird mit einem Abfallstück so von unten zugesetzt, daß an diese Stelle ein Fenster 3 kommt. Dafür sollte die zweite (nunmehr dritte) Fensteröffnung von rechts so vergrößert werden, so daß die noch übrige Tür 5 (oder 1) noch Platz hat. Das Giebelteil 292 wird in der Höhe dem Teil 294 angepaßt. Das vom Güterschuppen übrig gebliebene Teil 294 muß nun noch auf eine Länge von 78 mm gebracht werden. Das andere Reststück des Güterschuppens, Teil 289, dient als Giebelunterseite. Dazu ist noch das seitliche Ansetzen eines 6 mm breiten Streifens vom Teil 127 notwendig. Die Vorderwand der ersten Etage besteht aus dem Reststück 136 und einem 30mm breiten Stück vom Teil 142. Die hintere Wand bilden dann der Rest vom Teil 231 und noch ein Stück vom Teil 127 (48 mm). Der mit x gekennzeichnete Giebel bleibt noch offen, da dafür aus den Bausätzen nichts mehr übrig ist. Man kann den Giebel mit einem Stück Dachplatte aus einem älteren Bausatz schließen. Natürlich eignet sich dafür auch die im Handel angebotene große Dachplatte. Aber ebenso ist es möglich, durch das Einkleben von dünnem Sperrholz den holzverschalten Giebel zu imitieren. Die vom Empfangsgebäudemittelteil übrig gebliebenen Dachplatten 265 werden auf 96-mm-Länge gekürzt und auf das Dienstwohngebäude aufgeklebt.
Zum Schluß noch ein paar Hinweise. Diese Anleitung soll nur den prinzipiellen Weg zum Bau der Gebäude darstellen. Auf die vielen durch das Zerteilen von Wandplatten notwendigen Anpassungsarbeiten ist hier nicht eingegangen worden. Die einzelnen Gebäude wurden im großen und ganzen mit den vorgesehenen Einzelteilen dekoriert. Da z. B. die Sockelstreifen für die Veränderungen nicht ausreichten, habe ich beim Neben- und Dienstwohngebäude Prägpappenstreifen verwendet. Da eine einheitliche Farbgebung aller Gebäude eines Bahnhofs relativ selten ist, sollte das Wohngebäude oder der Güterschuppen entsprechend verändert werden.

Dipl.-Ing. Manfred Neumann (DMV),
Dresden

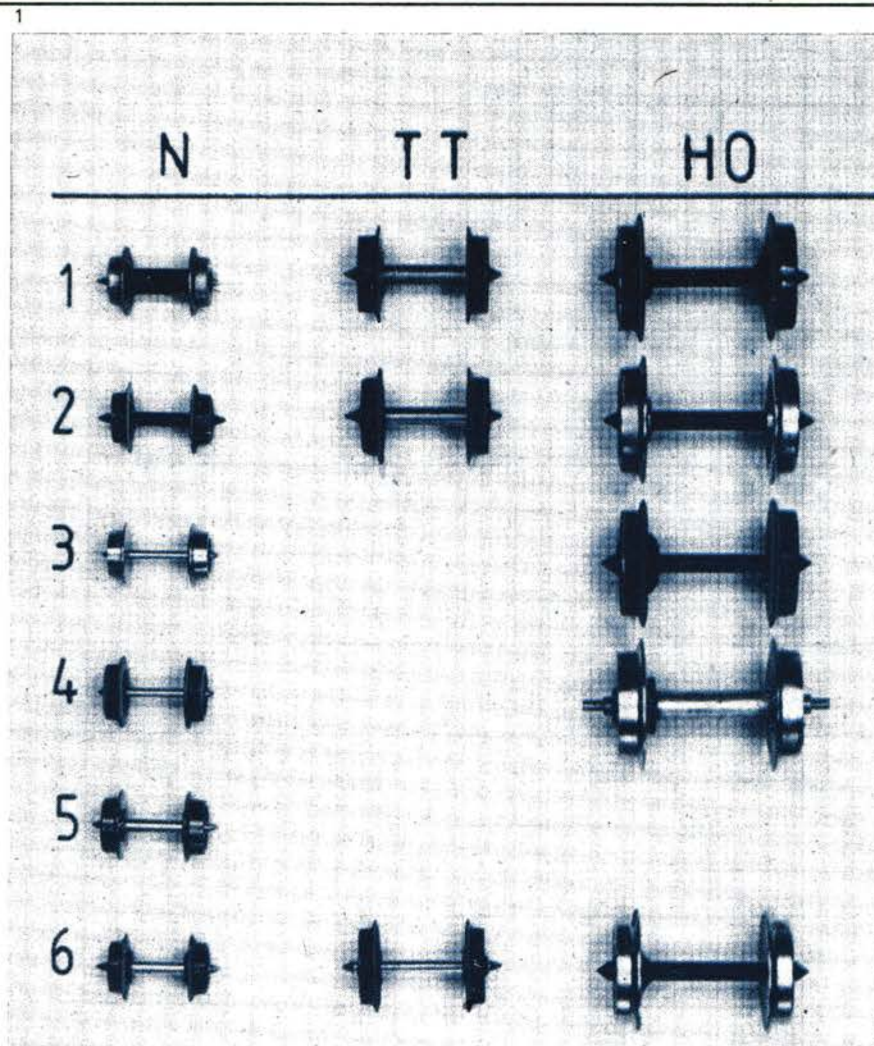
Zu den Ausstellungserfahrungen mit Radsätzen

Das Radsatzproblem ist schon so alt wie die Modelleisenbahn selbst. Öffentlich diskutiert wurde es bei uns, als der „Ausschuß NORMAT" der Gruppe Modelleisenbahn in der Industriegewerkschaft Eisenbahn im Jahre 1953 seine ersten Entwürfe der „Modellbahn-Normung" vorstellte. Veröffentlicht wurden sie in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" Heft 9/1953 (!). Prof. Dr.-Ing. H. Kurz legte schließlich mit dem Buch „Modellbahn-Technik I" im Jahre 1956 umfangreiche Untersuchungsergebnisse vor, die im Entwurf der „Normen Europäischer Modelleisenbahnen" (NEM) 311 zusammengefaßt werden konnten.

Bereits 1958, vier Jahre nach der Gründung des MOROP, erschienen die NEM-Normen 310, 311, 312, 313, 314 und andere. Auch sie wurden im „me", und zwar in den Heften 6 und 8/1960, vorgestellt. Interessant ist dabei, daß im Normblatt NEM 311 das Profil des Vorbilds in das Modellradprofil eingezeichnet war. Im Jahre 1977 wurde die NEM 311 mit geringfügigen Änderungen neu herausgegeben. Wenn auch inzwischen weitere 10 Jahre vergangen sind, hat sich am Radsatzproblem nichts geändert.

Im „me" 5/86 stellte Dipl.-Ing. Olaf Herfen erstmals Ausstellungserfahrungen mit verschiedenen NEM (311)-H0-Rad-

1



1 Gegenüberstellung von verschiedenen Radsätzen

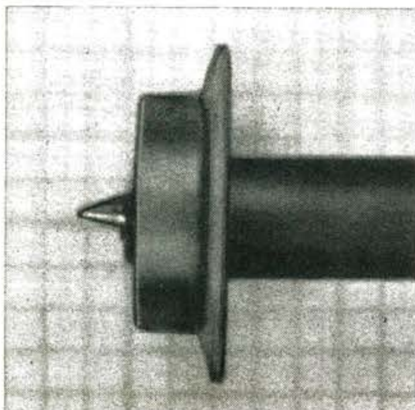
Nenngröße N:
1 N PIKO-Radsatz
2 N PIKO-Radsatz für Y-N-Wagen
3 N Rivarossi-Radsatz
4 N Roco-Radsatz
5 N Fleischmann-Radsatz
6 N AG 3/110-Radsatz (zweiseitig isoliert)

Nenngröße TT:
1 TT Plastradsatz BTTB
2 TT Metall-Plastradsatz BTTB
6 TT AG 3/110-Radsatz (zweiseitig isoliert)

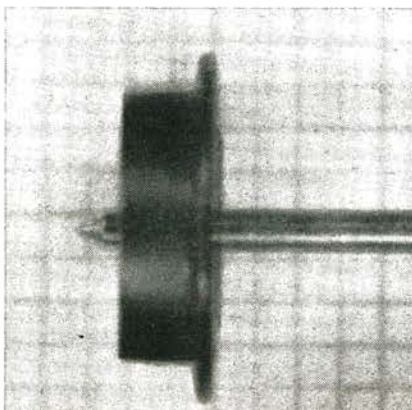
Nenngröße H0:
1 H0 PIKO-Plastradsatz
2 H0 PIKO-Metallradsatz
3 H0 Prefo-Radsatz
4 H0 Radsatz der Fa. Vandamme, Berlin
6 H0 AG 3/4-Radsatz (Meißen)

2 Ausgewählte N-Radprofile von Industrie-Radsätzen (Maßstab etwa 5:1)
2a Piko-N-Radsatz, Zinklegierung blank, kein NEM-Profil
2b Roco-N-Radsatz Stahl geschwärzt, kein NEM-Profil
2c Fleischmann-N-Radsatz
Stahl geschwärzt, dem NEM-Profil angepaßt

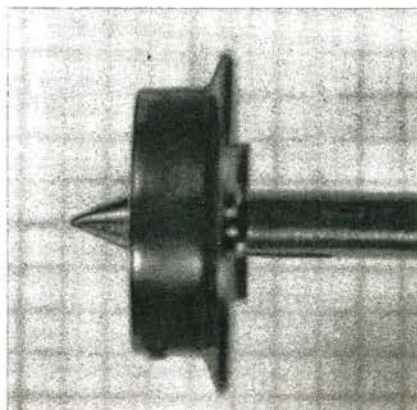
2a



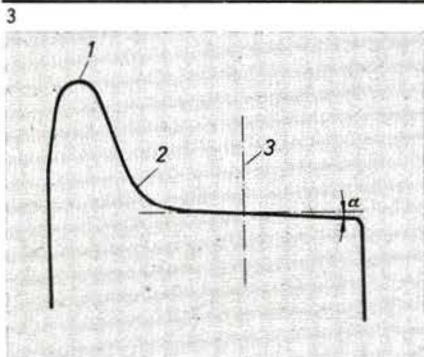
2b



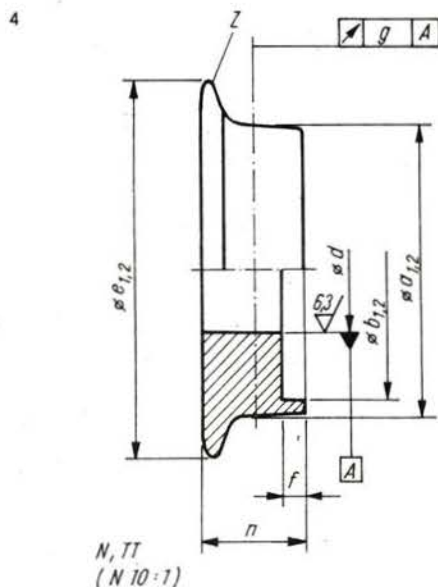
2c



3



4



Z: Kontur nach Drehstahlprofil
e: Im Drehstahlprofil enthalten
Werkstoff: 9 SMn 28, X 12 Cr Mo S 17, X 12 Cr Ni S 18,8
9 S 20 K o. ä.

Ra (6,3)

Maß	a_1	a_2	b_1	b_2	c	d	e_1	e_2	f	n	g	Ra
P	h 5		—	—	—	K 7	h 5 (≙ a_1 (a_2))		—	$^{+0,1}_{0}$	—	—
N	$5{,}6^{0,0}_{-0,005}$	$6{,}2^{0,0}_{-0,005}$	4,4	5,0	—	$2{,}4^{0,0}_{-0,01}$	7,2	7,8	0,2	2,0	0,01	0,5
TT	$7{,}6^{0,0}_{-0,006}$	$8{,}3^{0,0}_{-0,006}$	5,8	6,7	—	$2{,}4^{0,0}_{-0,01}$	9,4	10,1	0,25	2,0	0,02	0,5

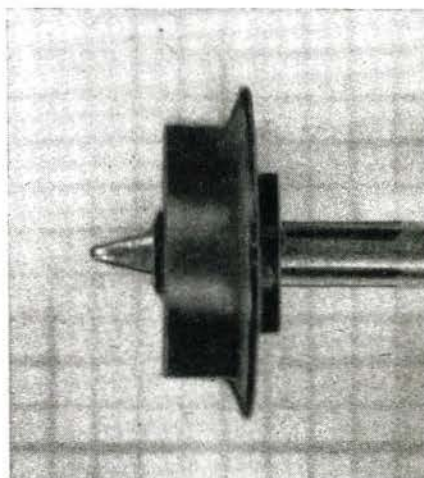
3 Radprofil des TT- und N- ($H0_e$-) Radsatzes der AG 3/110 des DMV
1 – Spurkranzscheitel
2 – Hohlkehle
3 – mittlere Laufkreisebene
α Neigungswinkel der Lauffläche

4 Angewendete Maße für die TT- und N- ($H0_e$-) Radsätze

5 Radprofil des N-Rades der AG 3/110 des DMV

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

5



sätzen vor. Die in diesem Beitrag diskutierten negativen Beeinflussungsfaktoren an vorhandenen Radsätzen der Industrie sind bei kleineren Nenngrößen noch wesentlich größer. So wurden inzwischen mit neuentwickelten Radsätzen der Nenngrößen N und TT der Arbeitsgemeinschaft 3/110 Dresden des DMV während der Ausstellungen der Arbeitsgemeinschaften 3/13 Karl-Marx-Stadt und 3/31 Pirna Erfahrungen gesammelt, die hier ergänzend dargelegt werden sollen.

Zur Entwicklung und Erprobung geeigneter Metallradsätze in den Nenngrößen N und TT untersuchten wir zunächst Radsätze und -profile bekannter Hersteller (Abb. 1). Die Gegenüberstellung zeigt z. T. erhebliche Unterschiede. Auch heute steht kaum ein industriegefertigter Radsatz mit NEM-Profil zur Verfügung (Abb. 2). Nur die VEB PIKO und BTTB haben erste Schritte unternommen.

In die Entwicklung des neuen Radprofils bezog die AG 3/110 des DMV verschiedene Aspekte des Vorbilds (TGL 6080) mit ein. Beim Betrieb des Vorbilds gilt u. a. der Kontrolle der Achse sowie des Radprofils und seiner Abnutzung sehr große Aufmerksamkeit. Zum Beispiel wird der Seitenschlag einer Radscheibe bei der Herstellung und danach im Betrieb hauptsächlich nach Entgleisungen gemessen. Dabei gilt für Wagen eine Abweichung vom Rundlauf von 2 mm und bei Triebfahrzeugen von 0,8 mm. Wenn diese Verhältnisse auch nicht auf das Modell direkt übertragbar sind, zeigen sie doch Reserven für einen sicheren Modelleisenbahnbetrieb.

Aus den Untersuchungen an vorhandenen Modell-Radsätzen geht hervor, daß einen wesentlichen Anteil am sicheren Lauf des Radsatzes die Gestaltung der Lauffläche des Rades und die exakte Montageführung Isolierbuchse–Radscheibe sowie Radscheibe–Achse (auch bei einwandfreier Gleislage) haben. Hierbei ist die Gestaltung der Isolierbuchse und deren Materialeinsatz besonders wichtig. Steht die mittlere Laufkreisebene des Rades nicht exakt 90° zur Achsmitte, tritt neben der erhöhten unkontinuierlichen Reibung zwischen Spurkranz und Schiene infolge Seitenschlag des Rades eine höhere Entgleisungsgefahr auf. Liegt dazu am Übergang der Spurkranzflanke zur Lauffläche, der sogenannten Hohlkehle, kein Radius vor und ist die Lauffläche nicht geneigt, dann fehlt beim Lauf jegliche selbsttätige Einstellung des Radsatzes auf die Mitte des Laufkreises und somit auf die Mitte des Gleises. Damit steigt die Entgleisungsgefahr weiter an. Schmutzaufnahmen des Rades werden in der fehlenden Hohlkehle abgelagert (Abb. 3). Diese Erkenntnisse zeigten uns, daß die Anwendung des NEM-Profiles für den Modell-Radsatz bei kleineren Nenngrößen eine noch größere Bedeutung hat. Die wirtschaftliche Herstellung eines vollwertigen NEM 311-Profiles ist nicht einfach, aber durchaus möglich. Die Arbeitsgemeinschaften 3/4 Meißen und 3/110 Dresden des DMV haben dabei zahlreiche Erfahrungen gesammelt.

Um eine hohe Genauigkeit zu gewährleisten, wurden die Radprofile bei den TT- und N- ($H0_e$-) Radscheiben mit speziellen Drehstählen in nur einem (!) Arbeitsgang hergestellt. Abb. 4 zeigt, daß auch die Toleranzen zur Bohrung für die Isolierbuchse sehr klein gehalten sind. Zur einfacheren Handhabung und im Interesse einer höheren Rundlaufgenauigkeit mußten die Radsätze auf beiden Seiten mit einer neuentwickelten Isolierbuchse versehen werden. Die dazu speziell entwickelten sehr genauen Montagevorrichtungen zum Eindrücken der Isolierbuchse sowie der Achse schließen Fehler im Rundlauf des Radsatzes fast aus. In zahlreichen Meßreihen bei N-Radsätzen wurden Abweichungen im Rundlauf von ≦ 1/100 mm ermittelt.

Die so hergestellten zweiseitig isolierten Radsätze der Nenngrößen TT und N ($H0_e$) bewährten sich trotz des sehr niedrig gewählten Spurkranzes bisher sehr gut (Abb. 4 und 5), so daß die bisherigen dargelegten Erfahrungen von der Arbeitsgemeinschaft 3/110 des DMV bestätigt werden können.

Hans-Wolfgang Harden,
Wremen-Hülsing (BRD), und
Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV),
Stendal

Das gute Beispiel

Signalbrücken und -ausleger

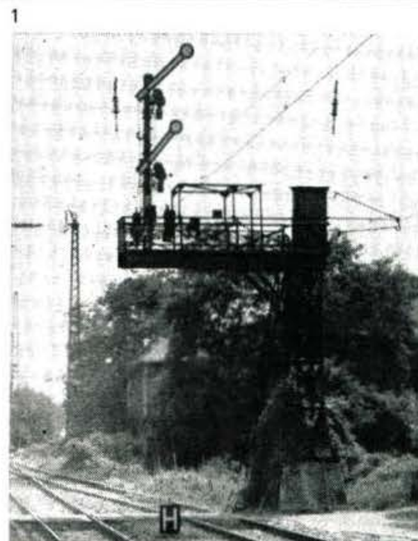
Auf vielen Bahnanlagen finden wir noch jene beeindruckenden Bauwerke, die in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts entstanden, vor allem auf den großen Berliner Fernbahnhöfen und entlang der S-Bahn-Strecken, auf fast allen älteren Großstadtbahnhöfen und auch auf vielen mittleren und kleinen Bahnhöfen. Im Laufe der Jahre sind viele von ihnen abgebaut, manchmal aber auch auf moderne Tageslichtsignale umgerüstet worden. Da sich diese Konstruktionen bis in unsere Zeit erhalten haben, können sie recht dekorativ auch auf Modellbahnanlagen nachgebildet werden, sofern sie eine Daseinsberechtigung haben! Zur Begriffsbestimmung zitieren wir aus dem transpress-Lexikon „Eisenbahn":

– „Signalbrücke: Über mehrere Gleise reichende Brückenkonstruktion zur Aufnahme von Form- oder Lichtsignalen, wenn diese wegen beschränkter Platzverhältnisse nicht zwischen Gleisen aufgestellt werden können." ...

– „Signalausleger: Über das Gleis herausragende einseitig gestützte Tragkonstruktion zur Aufnahme von Form- oder Lichtsignalen; Anwendung bei ungünstigen örtlichen Verhältnissen, wenn Signal weder rechts noch links vom Gleis aufgestellt werden kann."

Aus diesen Zitaten geht hervor, daß unzureichende Platzverhältnisse ein Kriterium für die Aufstellung waren. Der Gleismittenabstand zweier benachbarter Gleise mußte bei Verwendung der früher üblichen Gittermaste mit quadratischem Querschnitt mindestens 4,9 m betragen, damit der notwendige Raum für die Signalaufstellung neben dem zugehörigen Gleis vorhanden war. Anderenfalls konnten Signale mit Schmalmasten aufgestellt werden (Mastbreite nur 100 mm gegenüber 264 bzw. 324 mm bei Gittermasten). Zu diesen Platzproblemen kamen noch mangelhafte Sichtverhältnisse hinzu, wie sie durch die Streckenführung (Kurve im Einschnitt) oder die Bahnsteigüberdachungen örtlich gegeben waren. Beide Gesichtspunkte sind bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen zu berücksichtigen, um die vorbildgetreue Nachbildung glaubhaft zu machen.

1



2

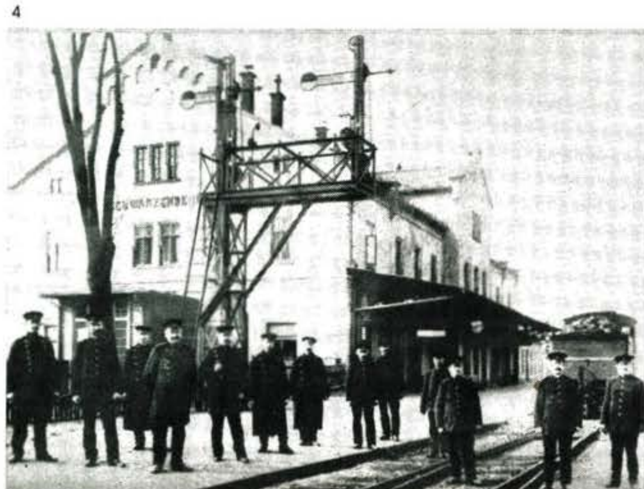


3



1 Signalausleger mit Hauptsignal im Bahnhof Schönebeck (Elbe)
2 Signalausleger mit hängendem Vorsignal im Bahnhof Bremen
3 Signalausleger mit Gleissperrsignal im Bahnhof Dresden-Neustadt
4 Signalausleger mit zwei sächsischen Hauptsignalen im Bahnhof Schwarzenberg (Erzgeb.)
5 T-förmiger Signalausleger („Kandelaber") mit drei Hauptsignalen im Bahnhof Staßfurt

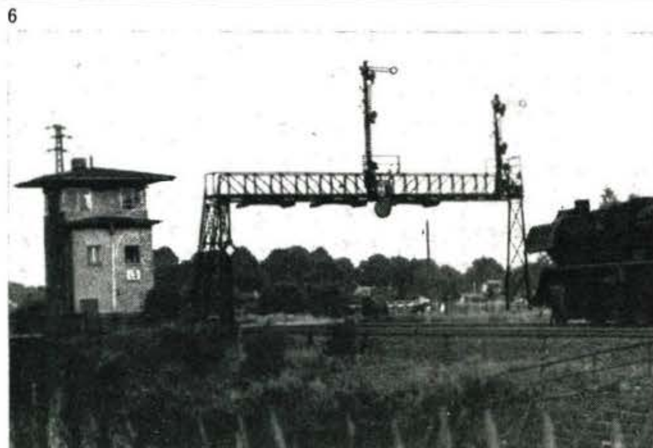
4



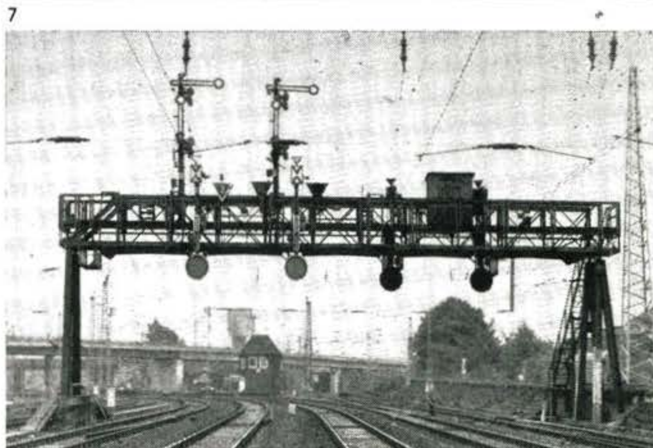
5



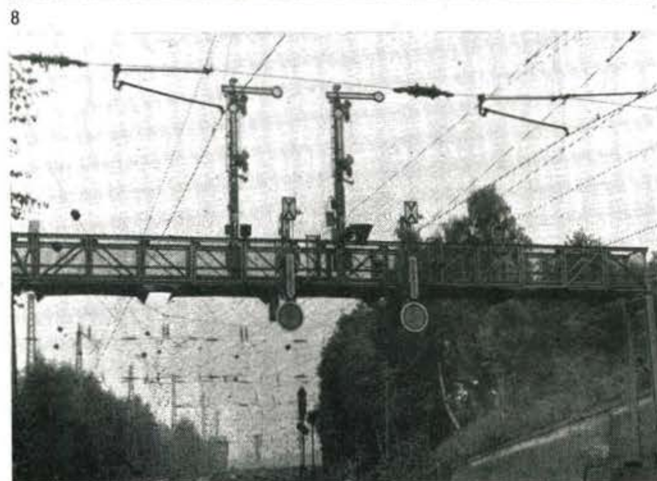
6



7



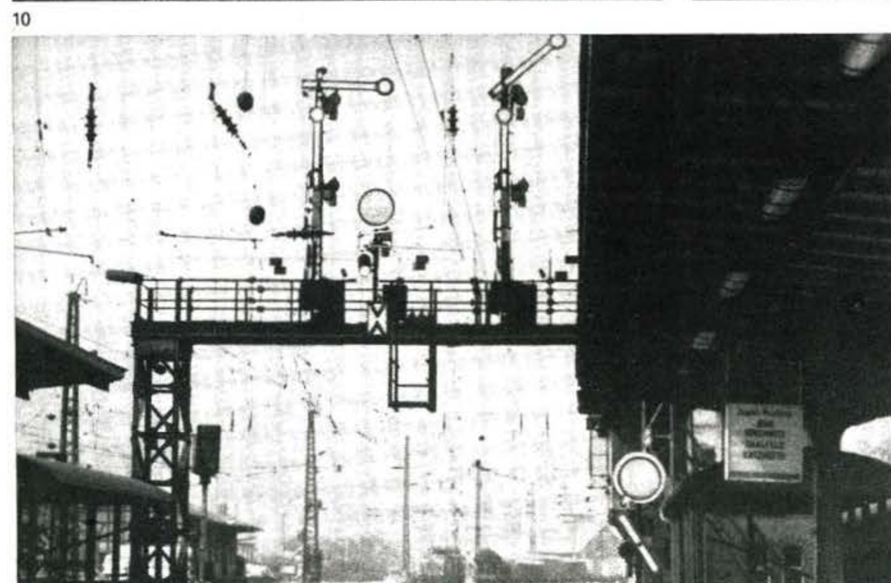
8



9



10



11

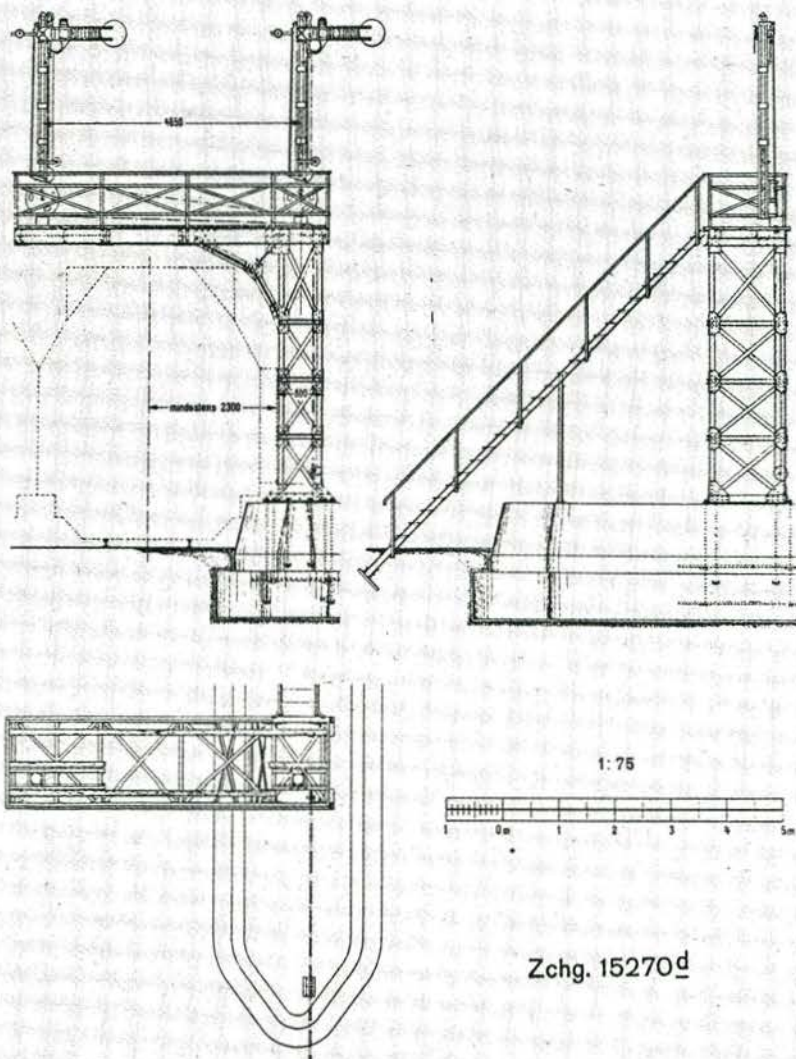


6 Signalbrücke mit zwei Hauptsignalen, einem hängenden Vorsignal und einem Signal für rückkehrende Schiebelokomotiven im Bahnhof Stendal
7 Signalbrücke mit zwei Hauptsignalen, vier hängenden Vorsignalen (mit Arbeitsbühne) und einer Schutzbude im Bahnhof Hamburg-Altona (km 2,1)
8 Signalbrücke mit je zwei Haupt- und Vorsignalen im Bahnhof Hamburg-Altona (km 2,8)
9 Reger Zugverkehr unterhalb der Signalbrücke im Bahnhof Hamburg-Altona (km 2,8)
10 Signalbrücke mit zwei Hauptsignalen und einem stehend angeordneten Vorsignal im Bahnhof Camburg (Saale)
11 Signalbrücke mit drei Hauptsignalen und einer Uhr im Bahnhof Großkorbetha

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß erst um die Jahrhundertwende (!) der Signalstandort der „Armsignale" oder „Signale am Signalmast" – also unserer heutigen Hauptsignale – sowie in der Folge auch der Vorsignale in den „Preußischen Anweisungen für das Entwerfen von Stellwerken" aus dem Jahre 1904 eindeutig festgelegt wurde. Daraufhin waren umfangreiche Arbeiten erforderlich, um einerseits die bis dahin gebräuchlichen, nunmehr aber abweichenden Standorte und andererseits die Ansammlungen von Einzelmasten neben den Gleisen aufzugeben. Wenn möglich, wurde durch das Auseinanderziehen der Gleise der zwischen ihnen benötigte Freiraum zum Aufstellen der Signalmaste geschaffen.
Die Signalausleger (auch Signalständer) wurden dann verwendet, wenn nur eine kleine Anzahl benachbarter Signale aus den vorgenannten Gründen aufzustellen war. Oftmals trugen sie nur einen Signalmast. Dann war der Ausleger einseitig auskragend ausgebildet.

Ein zeitgenössisches Bilddokument vom Bahnhof Schwarzenberg (Erzgeb.) belegt die seltene Anordnung zweier Signale auf einem einseitig herausragenden Ausleger, wobei sich beide Signale weit rechts außerhalb ihres dazugehörigen Gleises befanden (Abb. 4).
Im Bahnhof Staßfurt entstand die Aufnahme des zweiseitigen, dabei noch unsymmetrischen Auslegers mit drei Hauptsignalen. Alle Signalmaste sind unterschiedlich hoch. Bei diesem Auslegertyp stehen alle Signale senkrecht über ihrem Gleis (Abb. 5).
Beim Nachbau einer Signalbrücke sollte man sich auf eine mit drei bis vier Signalen beschränken. Es gab zwar die genormten, d. h. den Einheitszeichnungen für Stellwerksteile entsprechenden Signalbrücken- und -auslegerkonstruktionen. Jedes Bauwerk mußte aber bei Bedarf den gegebenen örtlichen Verhältnissen angepaßt werden. Die einzelnen Signalbaufirmen boten um die Jahrhundertwende in ihren Katalogen stets nur Baumuster an.
Auf den Signalbrücken der Großstadtbahnhöfe standen oftmals sogar Doppelsignale (Signale mit Flügeln für beide Fahrtrichtungen an einem Mast), wobei die eine Signalseite als Ausfahrsignal diente, während die andere ein Wegesignal (Ergänzung zum Einfahrsignal) darstellte. Später sind Doppelsignale in zwei Einzelsignale aufgelöst worden, von denen jedes für eine Fahrtrichtung galt (um 1930). Signalbrücken wurden von mindestens zwei Stützen getragen, die im Mauerwerk verankert waren. Dieses Mauerwerk – örtlich auch Beton – wies zum Schutze der Stützenkonstruktion gegen entgleiste Fahrzeuge oftmals abgeschrägte Flächen und runde oder spitz zulaufende Stirnseiten auf. Man könnte sie mit Pfeilern von Strombrücken vergleichen! Bei der Signalbrücke im Bahnhof Müncheberg (Mark) ist die eine Stütze so zwischen den Gleisen angeordnet, daß die Brücke einseitig auslegerartig auskragt. Wieder ist wegen der besseren Unterscheidbarkeit eine unterschiedliche Masthöhe gewählt worden.
Die Pfeiler der Signalausleger und -brücken waren als ebene oder räumliche Fachwerkstützen aus Winkel- und Flachstahl ausgebildet. Die Ausleger- bzw. Brückenkonstruktion selbst war in der Regel aus U-Profilen, Winkel- und Flachstahl zusammengefügt. Zum Betreten diente eine Leiter aus Rundstahlsprossen oder eine Treppe mit Trittstufen aus Riffelblech, die zum Laufsteg (mit Bohlenbelag) führte. Ausleger bzw. Brücke und Aufgang wurden mit Geländern versehen. Zum Schutze der Stahlkonstruktion gegen die aggressiven Rauchgase der Dampflokomotiven waren über den Gleisen an der Unterseite der Brücken und Ausleger Rauchabweiserflächen aus Blech oder besonders imprägniertem Holz befestigt.
Neben den stets stehend angebrachten

12



13

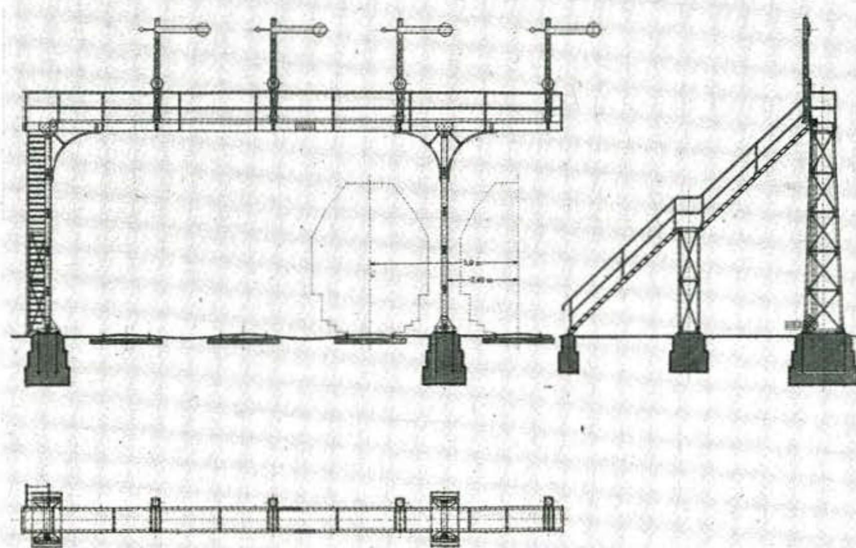


Bild 1 Hauptsignal n Bl 50 mit Dreibegriffvorsignal n Bl 095 a, 095 n2 oder Zweibegriffvorsignal n Bl 90, 090 n und 095 a2

Bild 2 Hauptsignal n Bl 370

Bild 3 Hauptsignale n Bl 281 bis 284 auf hohen Auslegern oder Brücken (lichte Höhe = 6300 über SO) und Vorsignale mit Arbeitsbühne

Bild 4

Bild 5 Hauptsignale n Bl 281 bis 284 auf niedrigen Auslegern oder Brücken (lichte Höhe = 5400 über SO) und Vorsignale ohne Arbeitsbühne

Bild 6

Beispiel für die Anordnung von Haupt- und Vorsignalen an einem Ausleger

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Sonderbestimmungen für Hauptsignale
Mindesthöhen für Hauptsignale n Bl 50, 281 bis 284 und 370 mit vorgestellten Vorsignalen

Ssme 279 021

12 Kopie der Zeichnung eines Signalauslegers aus dem Katalog der Fa. Max Jüdel, Braunschweig, 1912

13 Kopie der Zeichnung einer Signalbrücke aus dem Katalog der Fa. AEG, Berlin, 1904

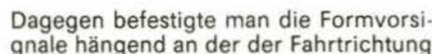
14 Kopie eines Blattes der Einheitszeichnungen für Stellwerksteile vom RZA Berlin, 1934, mit den wichtigsten Maßangaben für einen Nachbau

Fotos: W. List, Stendal (1, 3, 5, 6, 10, 11); H.-W. Harden, Wremen-Hülsing (2, 7–9); Sammlung G. Meyer, Aue (4);
Zeichnungsvorlagen: H.-W. Harden, Wremen-Hülsing

Formhauptsignalen (ein-, zwei-, dreiflügelig) trugen manche Brücken zusätzlich noch Uhren oder manchmal auch Buden für die Aufbewahrung von Ersatzlaternen, Petroleum oder Propangasflaschen sowie zur Laternenwartung.

Die Formhauptsignale erhielten in der Regel einen verkürzten Mast mit folgenden Masthöhen (Abstand Mastunterkante–Flügeldrehpunkt des obersten Flügels):

einflügelig:	3,0 bis 5,0 m
zweiflügelig:	4,5 bis 8,0 m
dreiflügelig:	7,0 bis 8,0 m.



Dagegen befestigte man die Formvorsignale hängend an der der Fahrtrichtung zugewandten Seite des Bauwerks. Ausleger und Brücken trugen Vorsignale, wenn der Gleisabstand kleiner als 5,1 m und selbst die Aufstellung eines hohen Vorsignals mit Schmalmast nicht mehr möglich war. Durch die hängende Anordnung konnte die Signalscheibe wieder – wie bei normal auf der Erde stehenden Vorsignalen – in Augenhöhe des Lokomotivführers angebracht werden. Bei der Freistellung klappte die Scheibe nach unten um. Die Laternen mit den Farbblenden für die Nachtzeichen hingen über der Scheibe nach rechts steigend. Sie zeigten dieselben Lichter wie die Regelvorsignale.

Bei dreibegriffigen Vorsignalen hing der Zusatzflügel oberhalb der Scheibe und zeigte mit der Spitze nach unten zur Scheibe hin. Noch oberhalb der Laternen befand sich die Vorsignaltafel, die sonst etwa einen Meter vor dem Vorsignalmast steht, und deckte die Laternenaufzugswinde und den Antriebskasten ab. Um alle Schmierstellen, Gelenke und Antriebsteile gefahrlos erreichen zu können, wurden korbähnliche Arbeitsbühnen unterhalb der Brücke rechts neben dem herabhängenden Mast angebracht, die man von oben besteigen konnte.

Im Bahnhof Camburg (Saale) ist im Zuge der Elektrifizierungsarbeiten das vordem hängende Vorsignal auf die Brücke gestellt worden (Abb. 10). Damit ist bei den Wartungsarbeiten der Sicherheitsabstand zum Fahrdraht gewährleistet. Die hängenden Vorsignale befanden sich knapp außerhalb des Lichtraumprofils. Hingen zwei Vorsignale direkt fluchtend hintereinander (für jede Fahrtrichtung bei mehrgleisigen Anlagen je eines), brachte man zwischen ihnen eine große Tafel an („Künstlicher Hintergrund"), damit der Lokomotivführer nur das für seine Fahrtrichtung zutreffende deutlich erkennen konnte. Das andere war dann verdeckt.

Abschließend noch ein Wort zu den Stellvorrichtungen: Die Signale konnten von den Stellwerken fernbedient werden. Die Drahtzüge wurden zumeist unterirdisch in abgedeckten Kanälen bis an eine Stütze herangeführt. Über Umlenkrollen sind sie bis zu den einzelnen Signalantrieben hoch- und weitergeleitet worden. Elektrisch angetriebene Signale erhielten analoge Kabelzuführungen.

Das Modell eines Signalauslegers oder einer Signalbrücke läßt sich aus Bausätzen für Fußgängerbrücken oder aber aus Metallprofilen anfertigen. Die Antriebskästen der Signale sollten in Längsrichtung der Brücke, besser noch unterflur angeordnet werden.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Potsdam, 1500
Im Rahmen des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam" finden vom 17. bis 25. September 1988 folgende Veranstaltungen statt:
1. Fahrzeug-Ausstellung der DR auf dem Gelände des Bahnhofs Potsdam Stadt, täglich von 10 bis 18 Uhr; Souvenirverkauf und Mitfahrten auf Dampflok.
2. Modellbahn-Ausstellung in Potsdam, Ausstellungspavillon auf der Freundschaftsinsel, täglich von 10 bis 18 Uhr.
3. Straßenbahn-Traditionsbetrieb mit einem historischen Straßenbahnzug zwischen Potsdam Hbf und Potsdam Stadt, täglich von 10 bis 18 Uhr.
4. Traditionsbetrieb vom Bf Potsdam Stadt nach Beelitz Stadt und zurück, je zwei Fahrten an den Tagen 17., 19. bis 23. und 25. September 1988 mit dem Traditions-Personenzug der DR und wechselweise mit den Lokomotiven 62 015, 65 1049 und 74 1230.
Fahrt 1: Potsdam Stadt Abfahrt/Ankunft 10.28/12.58 Uhr
Fahrt 2: Potsdam Stadt Abfahrt/Ankunft 14.00/15.47 Uhr
Teilnehmerpreis: Erwachsene 7,– M, Kinder (6–10 Jahre) 3,50 M.
Fahrplanangaben und Lokeinsätze ohne Gewähr. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern.
Bestellung von Teilnehmerkarten **nur mittels Postanweisung** bis zum 15. August 1988 unter Angabe der gewünschten Karten (Erwachsene/Kinder, Fahrttag und Fahrt-Nr., ggf. Ausweichtermine) an:
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142, Berlin, 1054, senden.
Die Teilnehmerkarten werden per Post zugeschickt. Restkarten werden vor dem Eingang zur Fahrzeug-Ausstellung verkauft. Zugeschickte Karten werden nicht zurückgenommen, Reklamationen sind schriftlich an Bestelladresse bis zum 5. September 1988 zu senden.
Ausländische Interessenten können durch Vermittlung des Reisebüros der DDR, Generaldirektion Berlin, an diesen Fahrten teilnehmen.
Bezirksvorstand Berlin

Bad Dürrenberg, 4203
Modellbahn-Ausstellung der AG 6/20 im Klubhaus der Saline, Am Apothekerberg. Öffnungszeiten: 24. Juni von 15 bis 19 Uhr, 25. und 26. Juni von 10 bis 18 Uhr.

Barth, 2380 – AG 5/24
Anläßlich des 100jährigen Streckenjubiläums Velgast–Barth finden folgende Veranstaltungen statt:
25. Juni 1988
- Dampflokfahrten
- Triebfahrzeugschau am ehemaligen Kleinbahnhof. Öffnungszeiten 9–17 Uhr
- Modellbahn-Ausstellung in der Turnhalle der „Diesterweg-OS" (am Bleichwall – Stadtzentrum). Öffnungszeiten: 12–17 Uhr

26. Juni 1988
- Triebfahrzeug-Ausstellung; Öffnungszeiten 9–17 Uhr
- Modellbahn-Ausstellung; Öffnungszeiten 9–12 und 13–17 Uhr

2., 3., 9. und 10. Juli 1988
- Modellbahn-Ausstellung; Öffnungszeiten 9–12 und 13–17 Uhr

Rostock-Warnemünde, 2530
Modellbahn-Ausstellung der Jugendgruppe der AG 8/5 auf dem Bahnhof Warnemünde in der Zeit vom 14. Juli bis 24. Juli und vom 11. August bis 21. August 1988. Öffnungszeiten: jeweils Montag bis Freitag von 14 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag von 10 bis 18 Uhr.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden
Dampflok-Sonderfahrt am 16. Juli 1988 mit dem Traditions-Eilzug ab Zwickau zum Besuch der Bahnhofsfeste in Nossen und Radebeul Ost. Der Zug wird bewirtschaftet. Abfahrt in Zwickau etwa 6.30 Uhr, Rückkehr gegen 19.40 Uhr. Teilnehmerpreis (einschließlich Eintritt für Modellbahn-Ausstellung und Bahnhofsfeste): Erwachsene 36,– M, Kinder bis 10 Jahre 18,40 M, DMV-Mitglieder (nur bei Angabe der Mitgliedsnummer) 32,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags, per Postanweisung, bis 30. 6. 1988 an: Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Str. 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen
Meißen, 8250
Vors.: Michael Dörschel, Neumarkt 27
Auerbach, 9700
Vors.: Dr. Hans-Georg Möckel, Klingenthaler Str. 30, PF 38–18
Erfurt, 5020
Vors.: Rudolf Amthor, Anger 11
Magdeburg, 3012
Vors.: Detlef Grunert, Eickendorfer Str. 9

AG 3/140 „Straßenbahnfreunde Karl-Marx-Stadt"
Am 2. und 3. Juli 1988 veranstaltet die AG 3/140 anläßlich „90 Jahre Straßenbahnhof Altendorf" Traditionsstraßenbahnbetrieb auf der Linie 3 des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt zwischen Zentralhaltestelle und Rottluff. Eingesetzt wird der offene Tw 69. Die Abfahrt an Zentralhaltestelle erfolgt an beiden Tagen stündlich 9.30 bis 17.30 Uhr.
Bei Regen kann kein Traditionsbetrieb stattfinden! Fahrscheine (0,50 M) und Souvenirverkauf am Wagen. Voraussichtlich kleine Fahrzeug- und Modellausstellung.

AG 2/5 Forst
Die AG 2/5 Forst bietet als erstes Stück einer mehrteiligen Serie „Berufe mit Tradition" die SK **„Zugführer"** im Dreifarbendruck an. Der Beleg kann für 0,40 M (blanko) bzw. 0,50 M mit Frankatur und neuem zweisprachigen T-St. zuzüglich 0,50 M Versandkosten **nur** per Postanweisung bezogen werden über: DMV, AG 2/5, PF 123, Forst, 7570. Reststücke der Vorjahre sind noch erhältlich.

AG 6/52 – Leipzig
Anläßlich „150 Jahre Eisenbahnstrecke Leipzig–Wurzen" gibt die AG einen Sonderbriefumschlag (Abbildung der alten Wurzener Muldebrücke) heraus. Bestellungen von Blankoumschlägen zum Preis von 0,20 M zuzügl. 0,50 M Versandkosten per Postanweisung an: Volker Wönckhaus, Egon-Erwin-Kisch-Weg 41, Leipzig, 7027.

AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau
Neue Anschrift:
Reichenbacher Str. 58, Zwickau, 9540.
Sprechzeiten: Dienstag 14–18 Uhr
Freitag 8–12 Uhr
Telefon: Basa 8 21/63 48, Post 89 63 48.

Wer hat – wer braucht?

Biete: (mögl. Tausch) H0, VT 04; Windbergwg; Geh. BR 75 sächs.; Poster, Postkartenserien, Literatur. Liste anfordern! Suche: H0, BR 23; 84; Rungen-, Kalkkübel- 4achs. G-Wagen; Straßenfahrzeuge; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „BR 44"; Bw zur Dampflokzeit. Frank Rausendorf, Hauptstr. 32, Beutha, 9151

Biete: H0, BR 42; 50; E 110 DB; ETA Langer Mittelteil (Bausatz); Die Schmalspurbahnen der Prignitz – Pollo; H0$_e$-Personen- u. Güterwagen 2achs. von „technomodell". Suche: SKL (Bausatz); Gleis-Nivellier-Stopfmaschine (Eigenbau). Nur Tausch! Rolf Decker, Friedensstr. 23, Perleberg, 2910

Biete TT: T 334 (blau); „me" 6/1981; Modelleisenbahnkalender 1975; „Das Signal" 14/1965, 24/1968, 29–32/1969, 33/1970; SW-Fotos (WPK) von DR-Lokomotiven ab 1970. Suche: TT, Drehscheibe, rollendes Material; Modelleisenbahnkalender 1979. Nur Tausch! Matthias Hengst, Löscherstr. 33, Dresden, 8019

Biete: H0, BR 03 (DB); 70; 91; 89 (VT). Suche: H0, BR 58; 89 (T 3). Bernd Berger, Südstr. 3, PF 264, Roitzsch, 4412

Biete: H0-Straßenfahrzeuge. Suche: H0$_e$-Straßenfahrzeuge, bes. ESPEWE: H3A; Dampfwalze (grau); Unic-Pritschensattelzug; Robur-Koffer; W 312; Armeefahrzeuge u. a. (keine Panzer); ESPEWE-Kataloge (keine Kopien). Thomas Behrmann, L.-Würdig-Str. 14, Dessau, 4500.

Suche: H0, ält. Pkw-Modelle; Zugmaschine; Robur; Feuerwehr-Löschwagen. Rico Männel, Schweizer Str. 5, Rotschau, 9801

Biete: Fotos, schwarzweiß 18 cm × 24 cm DR; Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Steilrampen über den Thüringer Wald". Andreas Keyser, Oberholz-Triftweg 14, Großpösna, 7105

Biete: div. Eisenbahn- und Modellbahnliteratur. Liste anfordern! Suche: „Schiene, Dampf und Kamera", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Das Mügelner Schmalspurnetz", Russische u. sowj. Dampflok, Glasers Annalen (außer 1931–1947, 1947–1967), „Lok-Archiv Bayern", „Die Saal-Eisenbahn", „Historische Bahnhofsbauten". Hans-Joachim Weise, PSF 282, Ilmenau 1

Biete: TT, E 499; Doppelstock 2teil.; Rungen-, Plattform-, Behälterwagen. Suche: TT, Geh. BR 35; 221; 110; „me" 5, 10/1984, 9/1985, 2, 12/1986. Heiko Lötsch, Dr.-Anna-Linckmann-Str. 24, Gotha, 5800

Biete: H0, BR 01^{2}, 01^{5}, 50, 66, 80, 84, 89, 91; H0$_m$-HERR Zugpackung; versch. Wagen in H0$_m$; Rollwg in Schwarz u. Grau; Straßenbahn-Archiv 1–4; Literatur über Schmalspurbahnen; Dias. Suche: H0$_e$-Modelle; Literatur u. Dias von eingest. Schmalspurbahnen; Unterlagen der ehem. Schmalspurbahn Wilkau H. – Carlsfeld; Fotos; Negative; Dias; Literatur; Fahrkarten (auch leihw.); evtl. Tausch gegen Dias von anderen eingest. Schmalspurbahnen. Hans Werner, Viktor-Jara-Str. 15, Magdeburg, 3034.

Biete: PIKO BR 50 (frisiert). Suche: PIKO BR 23 (fahrbereit). Nur Tausch! Lothar Ahlmann, Feldstr. 63, Lübz, 2860

Biete H0, BR 89, 91, 75. Suche: H0$_m$, BR 99, 2 Pew u. 1 Pwg (HERR); 1 Gw offen, 1 Gw gedeckt. Nur Tausch. Wilfried Hesterberg, Rundstr. 4, Krien, 2141

Biete: N, BR 55; Ersatzteile für BR 55 u. 65; H0: BR 01^{5}; BR 24 m. Triebt.; BR 95; 03; 89 DR; div. Güter- u. Reisezugwagen; Modellbahnbauten; Dampflokomotiven (Slovart); Die DR von A–Z. Suche: „me" von 1952 bis 1965 mit Sonderheften; BR 89 sächs.; Gehäuse BR 89 sächs.; BR 84; Deutsche Dampflokomotiven gestern u. heute; Museumslokomotiven. Hans-Dieter Jantzen, Nordring 46, Eilenburg, 7280.

Suche: Fotos u. Material zur Erarbeitung einer Dokumentation über die Kleinbahn Selten–Hachenberg sowie Fotos von Straßenbahnen in der VR China, Vietnam u. Nordamerika. Wolfgang Wagner, Lehmannstr. 25, Dresden, 8036.

Biete: H0, BR 23 (def.); 24, 64; Städteexpreßwg; „Lokomotiven von Borsig"; Kleine Eisenbahn ganz einfach, – ganz groß, – ganz raffiniert; Modellbahnbücherei 1, 3, 4, 6; „me" Jhg. 1975–1982. Suche: H0, BR 42; 91; SKL; div. Güterwg; Kessel für BR 01 Altbau; MK 4 „Radeberger"; „Dampflok-Archiv 2"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Museumslokomotiven" und „Museumstriebwagen"; „Die Modelleisenbahn 1" (Trost); „Die Saal-Eisenbahn"; „Das Bw zur Dampflokzeit". H.-D. Herz, Karl-Liebknecht-Str. 5, Leinefelde, 5600.

Biete: transpress-Literatur; Broschüren; „me" Jhg. 1954–1987; Kataloge; Kleinserienerzeugnisse; Loks, Wagen in H0, H0$_m$, H0$_e$, TT u. N. Suche: div. Lokschilder; Kataloge, Kleinserienerzeugnisse; Material in H0$_e$, H0$_m$, HERR, „technomodell"; def. Material in H0, TT u. N.; „me" 1952, 1953. Liste anfordern! Frithjof Krause, Brambacher Str. 51, Leipzig, 7060.

Biete: TT, BR 130; 110; 56; 23; 35 sowie Wagen aller Art. Suche: TT, V 75; T 334; V 180; V 200 (rot u. braun); E 11, 42, 94; BR 120; Elektro-Schnelltriebwg „Transistus" (3teil.); Mittelteile für „Intourex"; Autotransporter; Personenwg Baai; alte TT-Kataloge. Albrecht Reif, PSF 731, Görlitz, 8900.

Biete: H0, Holzschwellengleis; Industriegebäude (Eigenbau); Mitteleinstieg-, Oberlicht-, G-Wagen von EHLKE u. DIETZEL; V 100, Rang.-Lok 2achs.; VT 33; BR 23; 55; 64; Laas-Einheit; PICO-Express-Mat.; H0$_e$: t$_m$-Fahrzeuge; N: rollendes Mat.; Entk.-Gleis; DKW; JBW u. a.; transpress-Literatur. Suche: H0, BR 89; 91; E 18; E 46; E 63; E 94; Wagen von EHLKE, DIETZEL u. PIKO; Drehgest.; Kleinserienteile; N: Dampf- u. Diesel-loks; Zubehör; Wagen; Kfz; Kleinserienteile; Kupplungen; Metallradsätze. Modellbahn/Eisenbahnliteratur. R. Felsberg, Werlseestr. 65, Berlin, 1162

Biete: H0, BR 23; „me" 1/57, 6/73, 2–12/75, 10/78, 3, 4/79, 1/80, 11, 12/81. Suche: K0 in H0. Daniel Löffler, Niemöllerstr. 9, PF 25, Altenburg, 7400.

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Rezension

Günter Fromm: „Das große Anlagenbuch für die Modelleisenbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1988, zahlr. Abb. u. Tab., 19,80 M

Das „große" Anlagenbuch ist zunächst einmal, vom Äußeren des Werkes her, ein irreführender Titel, denn das Format wie auch die Anzahl der Seiten liegen durchaus im Rahmen des Üblichen. Groß, besser: riesengroß ist aber das Angebot an Vorschlägen und Anregungen, an „Hintergrundinformationen", ohne die kein ernsthafter Modellbauer auskommt. Mehrdeutig ist hingegen die Verwendung des Begriffs „Anlage" im Titel, denn er kann bezogen werden auf das Installieren der Modelleisenbahn als Ganzes in der Wohnung, auf die Gestaltung der eigentlichen Modelleisenbahn, auf die Vielzahl der vorgestellten Bahnhöfe und Gleispläne, aber auch auf die Beschreibung und Darstellung von Anlagen des Vorbildes bis hinunter zum kleinen hölzernen Kohlenkran und Toilettenhäuschen. Die angesichts solcher Fülle aufkommende Frage, ob denn solches Werk im Zeitalter der Fertigbausätze und sonstigen zahlreichen Hilfsmittel überhaupt sinnvoll sei, verwirft man sofort, denn trotz aller industriell bereitgestellter Hilfen muß der Modellbahner sehr vieles selbst herstellen.

Naturgemäß kann nicht alles Gebotene für jeden Leser neu sein, das hängt eben mit seinem Alter zusammen. Der Nachwuchs wird mehr Neues finden als der „alte Hase".

Günter Fromm hat mit diesem Kompendium der Anlagen etwas geschaffen, das nicht nur Nachschlagewerk ist, sondern gleichermaßen zum „Schmökern" verführt. In 12 Hauptabschnitten auf 270 Buchseiten plaudert er, unterstützt durch viele Tabellen und mehr als 400 Bilder, über Spurweiten, Maßstäbe, Anlagenkonzeptionen und -platten, Gleisgeometrien der verschiedenen Hersteller-Systeme, Gleispläne von Modellbahnhöfen und -anlagen, und das jeweils in Verbindung mit der Geschichte der Vorbildstrecken wie allgemein mit der „großen" Eisenbahn. Die Modellbahngleispläne sind zu einem großen Teil – verständlich bei diesem Autor – in Thüringen angesiedelt, wobei sie aber durchaus in anderen Landstrichen ebenso gerechtfertigt wären. Jedoch will der Rezensent auch nicht die Fährschiff- und Hafenanlagen verschweigen. Hier werden sogar platzmäßig für Heimanlagen zu verkraftende Vorschläge dargeboten. Schließlich und endlich kommen auch die Schmalspurfreunde nicht zu kurz. Unbedingt zu begrüßen sind die drei kurzen, doch wichtigen Abschnitte der Literatur- und Quellenangaben (zwecks eigener Recherchen), der Abkürzungen und das Fachwortverzeichnis.

Die Arbeit schließt in ihrer sauberen Qualität an die bekannten Werke des Autors an. Um so mehr ist zu bedauern, daß es dem Verlag nicht gelungen ist, eine würdigere Aufmachung und vor allem eine höhere Papierqualität zur Verfügung zu stellen. Auch hätte man die Darstellung der Bauten in einem jeweils genannten Maßstab begrüßt, der – wesentlich bei einem Modellbaubuch – den Nachbau durch Vervielfachen der abgegriffenen Maße gestattet. Im Abschnitt 8. hätte man sich die Darstellung der Gleispläne wegen der Vergleichsmöglichkeit in einheitlichem Maßstab gewünscht. Auf Seite 169 wird der Leser zur Beschreibung des Bf Schwarzenberg vergeblich den passenden Lageplan suchen, denn der wiedergegebene Bf Schwarzenberg ist es mit Sicherheit nicht. Diese genannten Mängel sollten dennoch die Freude über ein gutes Buch für den Modelleisenbahner nicht trüben!

Rolf Lühmann

Die erste Auflage dieses Titels ist durch vorrangige Belieferung der Bibliotheken bereits vergriffen.

Der Verlag bereitet eine 2., unveränderte Auflage vor, mit deren Erscheinen im IV. Quartal 1988 zu rechnen ist.

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

TT-Heimanlage „Hradce"

Heimanlagen sind in der ČSSR ebenso beliebt wie bei Modelleisenbahnern in unserem Land. Während der Leipziger Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt konnten schon mehrere Heimanlagen verschiedener Nenngrößen aus der ČSSR gezeigt werden. Darunter befand sich auch die TT-Anlage unseres Freundes Juri Dvorčak, Mitglied im KZM Lokdepot Usti n. L.
Die 1,0 m × 2,5 m große Anlage besteht aus zwei Plattenteilen und drei Etagen. Auf Holzrahmen wurden die aus Sperrholz bestehenden Grundplatten befestigt. Sie stellen so die erste Ebene ± 0 dar. Im Bogen ist ein dreigleisiger Abstellbahnhof angeordnet. Nach dem Unterqueren der Zufahrt zum Abstellbahnhof (zweite Ebene + 6 cm) steigt die Strecke an, verläßt kurz vor dem Übergang zur zweiten Platte den Tunnel und führt dann in den Bahnhof (dritte Ebene + 12 cm). Alle fünf Gleise des Bahnhofs Hradce können für Zugfahrten genutzt werden. Hier sind acht einfache Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche vorhanden, die in eigener Werkstatt aus Pilz-Schwellen und Neusilberprofil hergestellt wurden. Da Unterflur-Weichenantriebe nur teilweise realisierbar waren, wurden die übrigen auf der Anlage befindlichen Antriebe durch Stellwerksgebäude oder „abgestellte" Wagenkästen getarnt. Über die Gleise 4 und 5 ist die Fahrt auf eine andere Anlage möglich. Diese Variante ist dem Ausstellungsbetrieb vorbehalten. Über die Ausfahrt geht die Fahrt im weiten Bogen um das Dorf, in einem Einschnitt langsam abwärts, bis nach einer weiteren Kurve das Einfahrsignal des Bahnhofs unterquert wird. Dann verschwindet die Strecke im Tunnel. Auf ± 0 führt die Trasse wieder in den Abstellbahnhof.
Zum Einschottern der Gleise wurde Korkschrot verwendet. Es handelt sich dabei um mit einer Kartoffelreibe zerkleinerte Flaschenkorken. Übrigens dämmt dieser „Schotter" die Fahrgeräusche stark ein.
Alle Hochbauten entsprechen böhmischen Vorbildern und wurden aus Holz und Pappe exakt im Maßstab 1:120 hergestellt. Der Anstrich mit Tempera-Farben verleiht den Hochbauten ein sehr vorbildgetreues Aussehen.
Der Zugbetrieb ist ausschließlich der Dampftraktion vorbehalten. Durch gekonnte Umbauten gab Jiri Dvorčak den Dampflokomotiven des BTTB ein echtes ČSD-Gesicht. Lokomotiven-Oberteile wurden völlig neu aufgebaut. Letztere entsprechen also der Kategorie A 1 bei Internationalen Modellbahnwettbewerben. Dazu mußten auch die Radsätze selbst angefertigt werden.
Immer weiter faszinierend sind die von unseren tschechischen Freunden hergestellten Laubbäume. Stamm und Äste werden aus Draht gebaut. Das „Laub" besteht aus handelsüblichem Viskoseschwamm. Die Landschaft wurde mit altbewährten und perfekt verarbeiteten Grasmatten gestaltet.

1 Im Bahnhof Hradce herrscht reger Betrieb. Auf Gleis 2 ein Personenzug mit der „Mikado", Reihe 387, auf Gleis 4 steht vor dem Güterzug ein „Papagei".

2 Der Gleisplan dieser Anlage veranschaulicht, daß ein reger und zugleich abwechslungsreicher Betrieb möglich ist.

3 Die typische böhmische Landschaft wurde auf der gesamten Anlage mit viel Liebe nachempfunden.

4 Eine 2'C1'-Lokomotive der Reihe 399 im Bahnhof Hradce. Wagenkästen eignen sich gut, um Schalttechnik zu verdecken, und im Störungsfalle sind sie leicht abnehmbar.

5 Die auf Abb. 1 zu sehenden Triebfahrzeuge aus einer anderen Perspektive

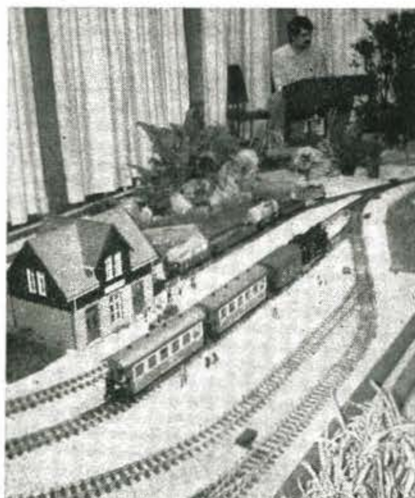
6 Die 1'C1'-Lokomotive der Reihe 365 vor einem Güterzug

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Gartenbahn-Ausstellung in Radebeul

Aus Anlaß ihres 25jährigen Bestehens lud die Arbeitsgemeinschaft 3/18 des DMV vom 20. bis 28. Februar 1988 Interessenten zur 10. Modellbahn-Ausstellung aus nah und fern nach Radebeul ein. Die zugleich dritte Gartenbahn-Ausstellung hinterließ bei wohl jedem der zahlreichen Besucher einen nachhaltig guten Eindruck. In der oberen Etage des Klubhauses der Druckmaschinenwerker „Planeta" war ein U-förmige Anlage in der Nenngröße II_m aufgebaut. Trassenführung, Übersichtlichkeit, hervorragende Gebäudemodelle, gute, sachliche und der Gartenatmosphäre nahekommende Qualität bestachen. Drei Vitrinen mit Eigenbaumodellen der AG und eines Freundes aus der ČSSR, Demonstration der Baumaterialien und Technologien für Güter- und Personenwagenbau, Zulieferteile usw. gaben den interessierten Besuchern eine sachliche Information. An den Wänden wurden auf Fotos einige Gartenbahnanlagen der Mitglieder und Exkursionsziele vorgestellt.
Großen Zuspruch fanden außerdem eine in zwei Räumen aufgebaute Großanlage. Freund Werner Frenzel, der AG-Vorsitzende, sagte dem „me": „Unsere AG hat im Trägerbetrieb Druckmaschinenwerk ‚Planeta' eine sichere Heimstatt. Die 31 Mitglieder, darunter einige Frauen, sind ein gewachsenes Kollektiv, das u. a. aus Elektrikern, Köchen, Drehern, Fleischern, Zimmerleuten und Tischlern besteht. Dadurch sind schon in vielerlei Hinsicht gute handwerkliche Voraussetzungen gegeben. Vier Jahre beschäftigen sich die AG-Mitglieder erst mit Gartenbahnen. Im vergangenen Jahr wurde eine Leistungsschau beim MOROP-Kongreß in Erfurt gezeigt. Der Reiz der Gartenbahn liegt darin begründet, daß es ein Spielzeug für die ganze Familie ist. Es gibt keine Supermodelle. Dafür präsentiert sich im Garten eine robuste, farbenprächtige kleine Welt auf Schienen. Breit gefächert ist das Aufgabengebiet. Das zeigt die Entwicklung eines pneumatischen Weichenantriebs, der für ein Patent angemeldet werden konnte. Bei der Gemeinschaftsarbeit wird auf hohe Qualität orientiert, die sich auszahlte: MOROP-Teilnehmer zollten den Eigenbauten hohe Anerkennung. In der Arbeitsgemeinschaft werden Wagen in Kleinserien gefertigt. Die Wagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen wurden hier zum Leitthema gewählt, die „Sachsen" und die Harzquerbahn sollen folgen.
Zu erwähnen ist noch der gute Kontakt zu ČSSR-Modellbahnern. Herr Hruby stellte seine hervorragend gelungenen Bahnhofsbauten und Fahrzeuge zur Verfügung."
Von dem wachsenden Interesse an der Gartenbahn als sinnvolle Freizeitbeschäftigung in breiten Kreisen der Bevölkerung zeugte auch die diesjährige Besucherrekordzahl von 8 000 Schaulustigen.

Text und Foto: S. Wollin, Berlin

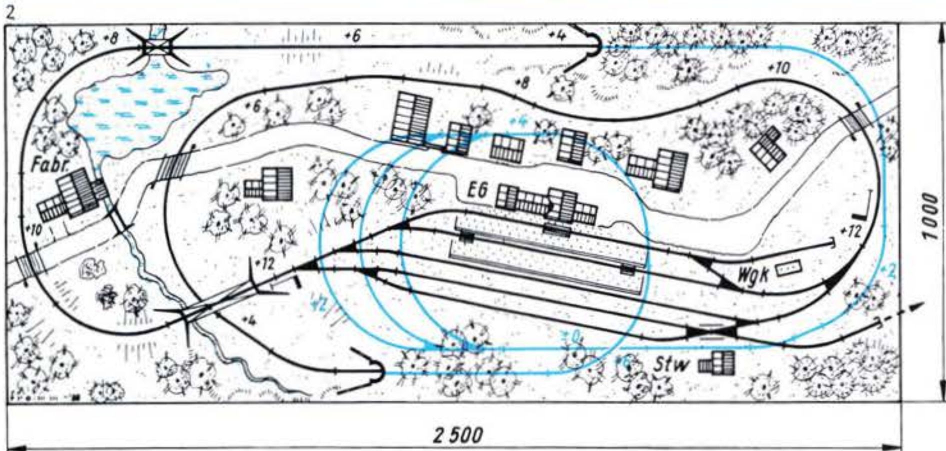


Bereits zu bewundern während der Gartenbahn-Ausstellung waren in Radebeul modernisierte Reisezugwagen des Harzbahnnetzes in der Nenngröße II_m.

1



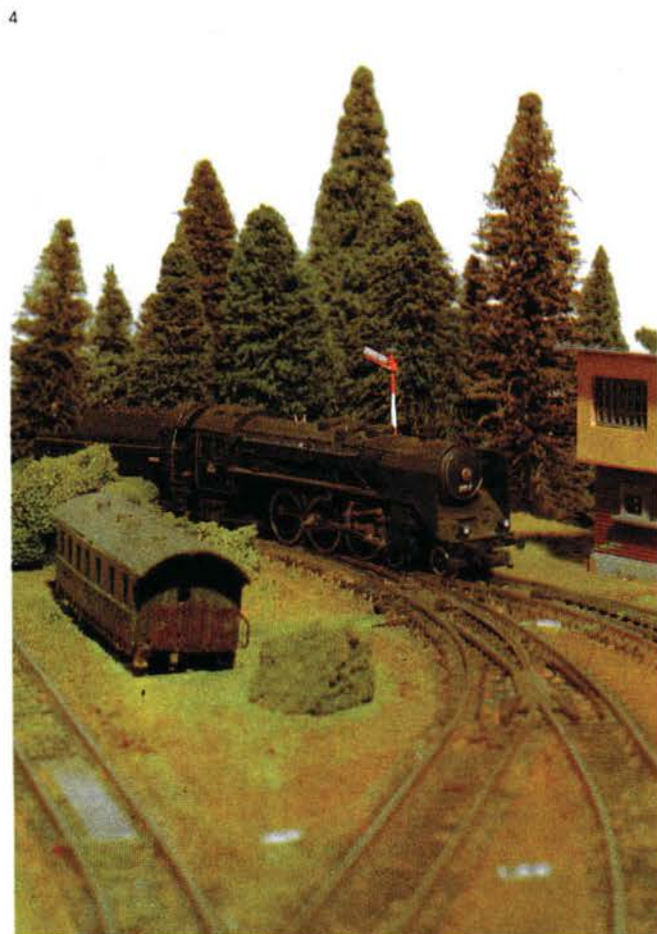
2



3



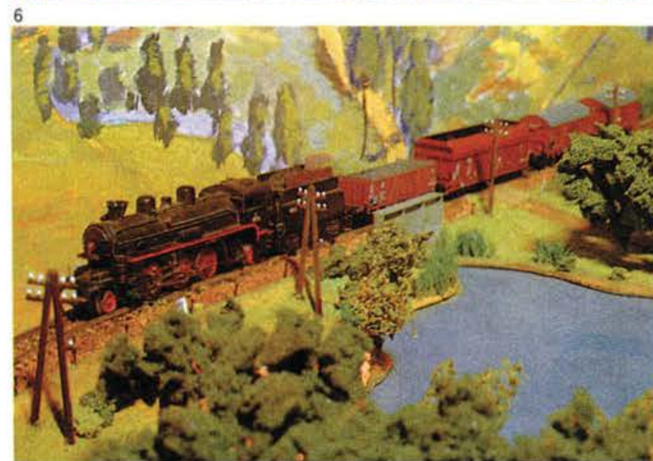
4



5



6



Auf dieser Heimanlage in der Nenngröße TT von Juri Dvorčak aus Usti n. L. sind überwiegend selbst gebaute Triebfahrzeuge im Einsatz. Mehr über die Anlage in diesem Heft.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

